

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

DIOGO LÜDERS FERNANDES

**O IMPACTO DOS PLANOS DIRETORES NA SATISFAÇÃO DE  
VISITANTES E VISITADOS E NA IMAGEM DO DESTINO  
TURÍSTICO CURITIBA**

CURITIBA  
2015

DIOGO LÜDERS FERNANDES

**O IMPACTO DOS PLANOS DIRETORES NA SATISFAÇÃO DE  
VISITANTES E VISITADOS E NA IMAGEM DO DESTINO  
TURÍSTICO CURITIBA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Doutorado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. José Manoel Gonçalves Gândara

CURITIBA  
2015

---

F363i                  Fernandes, Diogo Lüders

O impacto dos planos diretores na satisfação de visitantes e na imagem do destino turístico Curitiba/ Diogo Lüders Fernandes. – Curitiba, 2015.  
436 f. : il. color. ; 30 cm.

Tese - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra,  
Programa de Pós-graduação em Geografia, 2015.

Orientador: José Manoel Gonçalves Gândara .

Bibliografia: p. 421-436.

1.Plano diretor. 2. Curitiba (PR) - Turismo. 3. Percepção. 4. Satisfação. 5.  
Imagem. I. Universidade Federal do Paraná. II.Gândara, José Manoel  
Gonçalves. III. Título.

CDD: 352.793

---



MINISTÉRIO DE EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR CIÊNCIAS DA TERRA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



### ATA DE DEFESA DE TESE

Aos vinte e sete dias do mês de maio do ano de dois mil e quinze, na sala 109, foi avaliada pela Banca Examinadora, composta pelos professores abaixo relacionados, a Tese de Doutorado do aluno **DIOGO LÜDERS FERNANDES** intitulada “O IMPACTO DOS PLANOS DIRETORES NA SATISFAÇÃO DE VISITANTES E VISITADOS E NA IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA”, que obteve como resultado final: APROVADO.

(RES. 65/09 CEPE Art. 69. Os examinadores avaliarão a dissertação ou a tese considerando o conteúdo, a forma, a redação, a apresentação e a defesa do trabalho, decidindo pela aprovação, ou reprovação do trabalho de conclusão do aluno.

Parágrafo único. A ata da sessão pública da defesa de dissertação ou tese indicará apenas a condição de aprovado ou reprovado.

**OBS: este documento tem a validade de 60 dias a contar desta data.**

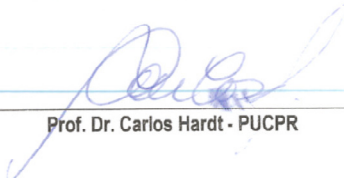
Nome e assinatura da Banca Examinadora:



Prof. Dr. José Manoel Gonçalves Gândara – orientador



Prof. Dr. Marcello Tomé-Machado - UFF



Prof. Dr. Carlos Hardt - PUCPR



Profª. Drª. Olga L. C. de Freitas Firkowski - PPGGEO/UFPR



Prof. Dr. Enrique Navarro - Univ. Málaga

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná e ao seu corpo docente, que proporcionou momentos de grande aprendizado e crescimento.

Ao meu orientador José Gândara, pela paciência, encorajamento, constante auxílio e disposição à ensinar e cooperar para a finalização desta tese e de inúmeros trabalhos ao longo destes anos. Obrigado, Zé, aprendi muito com você.

Zem e Adriana, obrigado pela paciência e amizade.

Meu muito obrigado, também, ao Departamento de Turismo da Universidade Estadual do Centro Oeste, que oportunizou o afastamento de minhas atividades docentes, para me dedicar ao doutorado, obrigado a todos os docentes que possibilitaram este momento.

Agradeço a minha família, que sempre me encorajou e confiou na educação e no aprendizado. Pai, Mãe, Vó, Ro, Saulinho, Júlia, tia Fátima, De e Juninho obrigado por acreditarem em mim! Dani, obrigado por todo carinho e (muita) paciência nos momentos de estresse, e pela bagunça de livros e papéis espalhados pelo quarto. Obrigado de coração sem seu apoio esta jornada seria muito mais difícil. Amo todos vocês!

Obrigado, aos meus amigos Ronaldo, Thais, Fabio, Priscila, Bazar e Elaine, por toda a força e palavras de incentivo que vocês tem me dado, especialmente no final do trabalho.

Aos pequenos Theo e Emanuela pelos momentos de descontração e brincadeiras que me ajudou a ver o mundo com olhos de criança, sempre atentos à apreender de forma lúdica e divertida.

Agradeço os meus amigos Claudio, Grazi, Val, Maira, Thays, Thiago, Marino, Marcos, que fizeram dos momentos difíceis muito mais divertidos.

Obrigado Elieti, Poliana e Ronaldo, por me incentivar a iniciar esta jornada!

Obrigado Gra, por nossas conversas de incentivo e conselhos, pelos momentos de risadas e descontração. Agradeço, de coração, por nossa amizade.

Agradeço também ao Ministério do Esporte e ao CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pelo financiamento da pesquisa por meio da participação como bolsista no Projeto de Desenvolvimento Tecnológico Industrial, para o Acompanhamento e Avaliação da Oferta Turística de Curitiba-PR para a Copa do Mundo FIFA 2014.

Gostaria de agradecer aos professores Enrique Navarro Jurado, Olga Firkowski e Carlos Hadt, por suas orientações e sugestões ao longo da elaboração deste trabalho, as contribuições de vocês foram fundamentais para engrandecer o conteúdo e o conhecimento que adquiri ao elaborar esta pesquisa.

Por fim gostaria de agradecer a todos que não foram citados nestas linhas mas fizeram parte destes 4 anos de minha vida e me oportunizaram e ajudaram direta ou indiretamente na jornada de me tornar um pesquisador, um professor, um aluno e um amigo melhor. Os meus mais sinceros agradecimentos.

## RESUMO

Os espaços urbanos possuem potencialidades para o desenvolvimento do turismo. Esta atividade aproveita os recursos e potencialidades existentes nas cidades utilizando-as para o uso turístico proporcionar ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais para visitantes e visitados. A qualidade ambiental urbana é uma das principais características que define a experiência, a imagem e a satisfação dos usuários da urbe. Por meio de documentos de planejamento como os planos diretores, as cidades se (re)organizam e (re)orientam seu desenvolvimento, com diretrizes que moldam a cidade em suas principais funções de moradia, trabalho, circulação e recreação, dotando os espaços da urbe de elementos e características que valorizadas e percebidas por residentes e visitantes, passam a ser utilizadas e gerar satisfação, construindo a qualidade da experiência de viver e visitar a cidade, bem como definindo imagens quanto a cidade. Assim este trabalho tem como tese que em Curitiba os anos de planejamento urbano orientados pelos Planos Diretores oportunizaram o surgimento de infraestruturas, serviços urbanos e atrativos turísticos que influenciam a satisfação de visitantes e visitados e que são percebidos na imagem do destino turístico Curitiba. Com base no exposto, este estudo teve como objetivo analisar o impacto dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 na formação da imagem e na satisfação de visitantes e visitados quanto a infraestrutura e serviços urbanos e os atrativos do destino turístico Curitiba. Para atingir este objetivo, foi realizada uma pesquisa de natureza qualitativa de caráter exploratório descritivo, que contou como principal técnica de coleta de dados a pesquisa documental nos Planos Diretores de Curitiba dos anos de 1943, 1966 e 2004; as pesquisas de demanda turística de Curitiba de 1987 a 2012; a tese de doutoramento de Gândara (2001); e a pesquisa de demanda realizada junto aos visitantes de Curitiba no período dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014. A tabulação dos dados encontrados se deu por quadros, tabelas e gráficos que foram analisados e validados por meio de emparelhamento com o referencial teórico construído no estudo, assim como com base em outros trabalhos científicos e documentos já realizados sobre a temática na cidade. Este trabalho identificou que Curitiba, por meio de seus planos diretores de 1943, 1966 e 2004, vem construindo um crescimento econômico, harmonizando preservação ambiental e cultural, constituindo-se em instrumento de orientação e desenvolvimento que possibilitam a origem de espaços urbanos com características que oportunizam o surgimento de atrativos turísticos, infraestrutura e serviços urbanos com qualidade que proporcionam aos usuários, sejam visitantes ou visitados, que definem a qualidade de visitação e das experiências urbanas e que geram satisfação e influenciam a formação de imagens positivas de Curitiba, oportunizando a percepção de imagens da cidade como: a qualidade de vida, cidade planejada/organizada, cidade ecológica e dos parques. Cabe ressaltar que os únicos aspectos negativos identificados no trabalho estão relacionados à questões de trânsito, poluição do ar e poluição sonora, porém a percepção geral sobre o destino turístico Curitiba, tanto por parte de visitantes quanto de visitados, indica satisfação e imagens positivas, associadas à qualidade de vida.

**Palavras-chave:** Plano Diretor; Destino turístico; Percepção; Satisfação; Imagem; Curitiba.

## ABSTRACT

Urban areas have potential for the tourism development. This activity leverages the existing resources and potentialities in the cities using them for tourist use to provide economic, social, cultural and environmental benefits for visitors and visited. Urban environmental quality is a key feature that define the experience, the image and the satisfaction of users of the metropolis. Through planning documents such as masters plans, the cities (re)organize and (re)orient their development, with guidelines that shape the city on its main functions of dwelling, working, and recreation and circulation, providing the spaces of the city of elements and features that valued and perceived by residents and visitors, become used and generate satisfaction, building the quality of experience of living and visiting the city as well as setting images as the city. So this work has the thesis that in Curitiba years of urban planning guided by Master plans nurtured the emergence of infrastructure, urban services and tourist attractions that influence satisfaction of visitors and visited and that are perceived in the tourist destination image, Curitiba. Based on the above, this study aimed to analyze the impact of the Plans of 1943, 1966 and 2004 in the formation of the image and the satisfaction of visitors and visited about infrastructure and urban services and the attractions of the Curitiba tourist destination. To achieve this goal, a qualitative survey was conducted with exploratory descriptive nature, which counted as its main technique data collection from documentary research in Curitiba 1943's, 1966's and 2004's Masters Plans; research of tourist demand of Curitiba from 1987 to 2012; the doctoral thesis of Gândara (2001); and demand study conducted by Curitiba's visitors, in the period of 2014 FIFA World Cup games. The tabulation of the data found was given by tables, charts and graphs that were analyzed and validated by pairing with the theoretical framework built in the study, as well as based on other scientific papers and documents already carried out on the subject in the city. This work has identified that Curitiba, through its 1943's, 1966's and 2004's plans, has been building economic growth, harmonizing environmental and cultural preservation, constituting a guidance and development tool that enables the origin of urban spaces with characteristics that nurture the emergence of tourist attractions, infrastructure and urban services with quality that enables users, whether visitors or visited, which define the quality of visitation and urban experiences and generate satisfaction and influence the formation of positive image of Curitiba, giving opportunity to the perception of images of the city such as: life quality, planned/organized city, ecological city and the parks. It is noteworthy that the only negative aspects identified in the work are related to traffic issues, air and noise pollution, however the general perception about the tourist destination Curitiba, both by visitors and visited, indicates satisfaction and positive images, associated to life quality.

**Keywords:** Master plan; Tourist destination; Perception; Satisfaction; Image; Curitiba.



## RESUMEN

Las zonas urbanas tienen potencial para el desarrollo del turismo. Esta actividad se basa en los recursos y potencialidades existentes en las ciudades usándolas para el uso turístico proporcionando beneficios económicos, sociales, culturales y ambientales a los visitantes y visitados. La calidad ambiental urbana es una de las principales características que definen la experiencia, la imagen y la satisfacción de los usuarios de la ciudad. A través de documentos tales como los planes directores de ordenamiento territorial, las ciudades se(re) organizan y (re) ordenan su desarrollo, con las pautas que dan forma a la ciudad en sus funciones principales de la vivienda, trabajo y movimiento de recreación, dotando a los espacios de la ciudad de elementos y características que valoradas y percibidas por los residentes y visitantes, se utilizarán y generarán satisfacción, calidad de la experiencia de vivir y visitar la ciudad, así como estableciendo imágenes de la ciudad. Así que este trabajo tiene la tesis de que, en Curitiba, los años de planificación urbana guiada por los planes de ordenamiento territorial han generado la aparición de la infraestructura y servicios urbanos y atracciones turísticas que influyen en la satisfacción de los visitantes y visitados y que se perciben en la imagen de destinación turística de Curitiba. Basándose en lo anterior, este estudio pretende analizar el impacto de los planes de 1943, 1966 y 2004 en la formación de la imagen y la satisfacción de los visitantes y visitados sobre infraestructura y servicios urbanos y de las atracciones del destino turístico de Curitiba. Para lograr este objetivo, se realizó una investigación cualitativa exploratoria de naturaleza descriptiva, que contó como su técnica de colección de datos principales la investigación documental en los planes directores de ordenamiento territorial de Curitiba de los años de 1943, 1966 y 2004; en los estudios de la demanda turística de Curitiba desde 1987 hasta 2012; la tesis doctoral de Gândara (2001); y la investigación realizada con los visitantes de Curitiba en el período de los partidos del Mundial de fútbol en 2014. La tabulación de los datos encontrados se ha organizado por tablas, diagramas y gráficos que se han analizado y validado mediante la vinculación con el marco teórico basado en el estudio, así como con base en otros trabajos científicos y documentos ya realizados sobre el tema relacionados a la ciudad. Este trabajo identificó que Curitiba, a través de sus planes de 1943, 1966 y 2004, ha generado crecimiento económico, armonizado la preservación ambiental y cultural, construyéndose en instrumento de orientación y desarrollo que permiten el surgimiento de espacios urbanos con características que crean oportunidades para la aparición de lugares de interés turístico, infraestructura y servicios urbanos que proporcionan a los usuarios, sean visitantes o visitados, que definen la calidad de visitas y experiencias urbanas y generarán satisfacción e influyen en la formación de una imagen positiva de Curitiba, que permite la percepción de imágenes de la ciudad tales como: ciudad con calidad de vida, ciudad planeada y organizada, ciudad ecológica y ciudad de los parques. Cabe destacar que los aspectos negativos identificados en el trabajo están relacionados con cuestiones de tráfico, contaminación del aire y contaminación acústica, pero la percepción general sobre el Curitiba como destino turístico, tanto por los visitantes cuanto por los visitados, indican satisfacción e imágenes positivas, relacionadas a la calidad de vida.

**Palabras clave:** Plan director de ordenamiento territorial; Destino; Percepción; Satisfacción; Imagen; Curitiba.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Relação das pesquisas de demandas e estudos utilizados. ....	24
Tabela 2- Modelo da tabela de avaliação do destino turístico.....	31
Tabela 3 - Modelo da tabela de avaliação de atrativo turístico. ....	31
Tabela 4 - Modelo da tabela de avaliação de infraestrutura geral.....	32
Tabela 5 - Modelo da tabela de avaliação do sistema viário.....	32
Tabela 6 - Modelo da tabela de avaliação do transporte público. ....	32
Tabela 7 - Modelo da tabela de avaliação de mobilidade urbana. ....	33
Tabela 8 - Modelo da tabela de avaliação da segurança pública.....	33
Tabela 9 - Modelo da tabela de avaliação do meio ambiente urbano. ....	33
Tabela 10 — Modelo da tabela de avaliação da paisagem urbana.....	34
Tabela 11 - Modelo da tabela de avaliação da qualidade de vida.....	34
Tabela 12 - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes entre os anos de 1987 e 2000.....	259
Tabela 13 - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes do ano 2001 .....	261
Tabela 14 - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes entre 2001 a 2012. ....	262
Tabela 15 - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014.....	265
Tabela 16 - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes dos anos de 1987 a 2000.....	272
Tabela 17 - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes de 2001 .....	275
Tabela 18 - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes de 2001 a 2012 .....	277
Tabela 19 - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014.....	279
Tabela 20 - Avaliação da infraestrutura e dos serviços urbanos de Curitiba, segundo os visitantes entre 1988 e 2000.....	284
Tabela 21 - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes e visitantes no ano de 2001 .....	287

Tabela 22 - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012 .....	289
Tabela 23 - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	294
Tabela 24 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os visitantes no ano de 2001 .....	302
Tabela 25 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012 .....	304
Tabela 26 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	309
Tabela 27 - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes de 2001 .....	316
Tabela 28 - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes e residentes nos anos de 2001 a 2012 .....	317
Tabela 29 - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	320
Tabela 30 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os visitantes em 2001 .....	325
Tabela 31 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os residentes e visitantes, nos anos de 2001 a 2012 .....	327
Tabela 32 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	332
Tabela 33 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os visitantes, no ano de 2001 .....	339
Tabela 34 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012 .....	341
Tabela 35 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	347
Tabela 36 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os visitantes, em 2001 .....	355
Tabela 37 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012 .....	357
Tabela 38 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	362

Tabela 39 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os visitantes, em 2001 .....	369
Tabela 40 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os residentes e visitantes, nos anos de 2001 a 2012 .....	371
Tabela 41 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014 .....	375

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 Modelo de análise dos aspectos urbanos dos planos diretores e sua interferência no desenvolvimento do turismo em Curitiba.....	29
Quadro 2 - Instrumentos de planejamento urbano complementares ao plano diretor .....	136
Quadro 3 - Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba.....	138
Quadro 4 - Transformações no transporte público e suas influências no turismo em Curitiba.....	166
Quadro 5 - Comparativo entre Linha Aeroporto Executivo, Linha Ligeirinho Aeroporto, Serviço de Táxi e Linha Turismo. ....	177
Quadro 6 - Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba. ....	179
Quadro 7 - Transformações nos aspectos culturais urbanos e suas influências no turismo em Curitiba .....	201
Quadro 8 - Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba. ....	211
Quadro 9 - Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.....	227
Quadro 10 - Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba .....	238

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Caminhos do desenvolvimento da pesquisa.....	18
Figura 2 - Etapas da coleta de dados do estudo.....	21
Figura 3 - Sistema viário radial.....	144
Figura 4 - Sistema viário do Plano Diretor de 1966.....	148
Figura 5 - Sistema trinário .....	149
Figura 6 - Zoneamento no Setor Estrutural .....	150
Figura 7 - Características das linhas da RIT de Curitiba .....	174
Figura 8 - Linha do tempo das melhorias propostas nos planos diretores e executadas que influenciaram diretamente a prática do turismo em Curitiba.	251

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Avaliação do destino turístico pelos visitantes de Curitiba. ....	267
Gráfico 2 - Avaliação dos atrativos turísticos segundo os visitantes de Curitiba .....	281
Gráfico 3 - Avaliação do sistema viário pelos visitantes de Curitiba.....	296
Gráfico 4 - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012 .....	297
Gráfico 5 - Avaliação do transporte público pelos visitantes de Curitiba .....	311
Gráfico 6 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012 .....	312
Gráfico 7 - Avaliação da mobilidade urbana pelos visitantes de Curitiba .....	322
Gráfico 8 - Avaliação da mobilidade urbana de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012 .....	323
Gráfico 9 - Avaliação da segurança pública pelos visitantes de Curitiba .....	334
Gráfico 10 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012.....	335
Gráfico 11 - Avaliação dos aspectos ambientais pelos visitantes de Curitiba	349
Gráfico 12 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012 .....	350
Gráfico 13 - Avaliação da paisagem urbana pelos visitantes de Curitiba .....	364
Gráfico 14 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012.....	365
Gráfico 15 - Avaliação da qualidade de vida pelos visitantes de Curitiba .....	377
Gráfico 16 - Avaliação da qualificação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012 .....	378



# SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>2 METODOLOGIA.....</b>	<b>17</b>
<b>3 O PLANO DIRETOR COMO INSTRUMENTO DE PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO URBANA, SUAS INTERFERÊNCIAS NA CIDADE E SUAS INFLUÊNCIAS NA DINÂMICA DOS DESTINOS TURÍSTICOS.....</b>	<b>37</b>
3.1 O PLANO DIRETOR E A PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE PARA A PRÁTICA DO TURISMO.....	37
3.1.1 Cidade, espaço urbano e atividade turística. ....	38
3.1.2 Planejamento urbano e plano diretor como instrumentos que constroem a atratividade turística da cidade .....	48
3.2 INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS COMO FATORES DE SUCESSO PARA O DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS .	66
3.2.1 Mobilidade urbana e zoneamento do uso e ocupação do solo e a prática do turismo nas cidades .....	67
3.2.2 Patrimônio ambiental e cultural urbano e seu uso para melhoria do meio ambiente e da atratividade turística da cidade.....	81
3.2.3 Paisagem da cidade e sua importância para o turismo urbano .....	88
3.2.4 Desenvolvimento econômico e social nos destinos turísticos urbanos	93
3.3 SATISFAÇÃO DE VISITANTES E VISITADOS E IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO URBANO .....	103
<b>4 CARACTERIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA .</b>	<b>126</b>
4.1 SISTEMA VIÁRIO.....	137
4.2 TRANSPORTE PÚBLICO.....	165
4.3 ZONEAMENTO DO USO DO SOLO .....	179
4.4 ASPECTOS CULTURAIS URBANOS .....	200
4.5 ASPECTOS DO MEIO AMBIENTE URBANO .....	210
4.6 PAISAGEM URBANA .....	226

4.7 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL .....	237
4.8 TRANSFORMAÇÕES DOS PLANOS DIRETORES E AS FACILIDADES PARA O TURISMO EM CURITIBA.....	250
<b>5. SATISFAÇÃO E IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA PELA PERSPECTIVA DE VISITANTES E VISITADOS .....</b>	<b>256</b>
5.1 AVALIAÇÃO DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA .....	259
5.2 AVALIAÇÃO DOS ATRATIVOS TURÍSTICOS DE CURITIBA .....	271
5.3 AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS DE CURITIBA.....	283
5.3.1 Avaliação do sistema viário de Curitiba. ....	287
5.3.2 Avaliação do transporte público de Curitiba.....	302
5.3.3 Avaliação da mobilidade urbana de Curitiba.....	315
5.3.4 Avaliação da segurança pública de Curitiba .....	325
5.4 Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba .....	338
5.5 Avaliação da paisagem urbana de Curitiba.....	353
5.6 Avaliação da qualidade de vida em Curitiba .....	368
<b>5.7 O IMPACTO DOS PLANOS DIRETORES NA SATISFAÇÃO DE VISITANTES E VISITADOS E NA IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA .....</b>	<b>383</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>406</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>421</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Com a mudança no modo de produção e de trabalho na Revolução Industrial as cidades passam a desempenhar papéis de concentração e polarização da economia. Tais papéis se modificam por uma nova transformação com o avanço das tecnologias de comunicação e transportes nas décadas de 70, 80 e 90 do século XX, quando as grandes organizações saem em busca de novas oportunidades, transformando e especializando as regiões de contexto local para o global (SPOSITO, 2007; ASCHER, 2010).

Nesse sentido, a globalização da economia, das atividades e processos determinam as cidades como motores de desenvolvimento da humanidade, fazendo com que o crescimento das urbes se tornem ainda mais complexos. Dessa forma, a globalização se caracteriza como consequência do processo da economia como um todo (LOPES, 1998).

As cidades devem ser pensadas para produzir um ambiente de qualidade, onde os serviços públicos disponíveis à população atendam suas expectativas garantindo a vida em sociedade, a satisfação dos habitantes, o crescimento econômico, a qualidade do meio ambiente, valorizando as potencialidades humanas existentes na cidade (ASCHER, 2010; MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010).

A produção e a transformação do espaço urbano precisam acontecer por meio de um planejamento com base na comunidade, de modo que o conhecimento e o entendimento dela estejam diretamente relacionados ao sucesso do projeto de desenvolvimento. As políticas públicas na cidade devem ser resultado do processo de planejamento, gestão e controle formulados considerando as necessidades dos moradores, de modo estratégico e participativo, executados de forma descentralizada, que seja abrangente e integrada a diversos setores, proporcionando à cidade resultados econômicos, ambientais, políticos e socioculturais positivos e igualitários. Viabilizando assim uma percepção positiva aos usuários, sejam estes habitantes ou visitantes da cidade (CASTROGIOVANNI, 2001; CORIOLANO, 2003; LOPES, 1998).

Conforme Xavier (2007) e Teles (2009), o turismo deve aproveitar as potencialidades locais, buscando proporcionar a geração de emprego para a população e incentivar o surgimento de novos empreendimentos pela própria comunidade, conjugando a preservação dos recursos naturais e culturais com

um desenvolvimento responsável, compatível com o meio ambiente onde a comunidade está inserida. As ações do planejamento urbano podem deixar marcas na cidade, as quais são apropriadas pelos residentes e por quem as visita, dinamizando a prática do turismo no espaço urbano.

Isto posto, este estudo tem como tese que em Curitiba os anos de planejamento urbano orientados pelos Planos Diretores oportunizaram o surgimento de infraestruturas e serviços urbanos e atrativos turísticos que influenciam a satisfação de visitantes e visitados e que são percebidos na imagem do destino turístico Curitiba.

A atividade turística consiste no deslocamento voluntário de indivíduos de seu local de residência para outra localidade, por tempo determinado (portanto este deslocamento se dá temporariamente) e por motivações diversas como: lazer, participação em eventos, negócios, entre outros. Esse fluxo de pessoas resulta em uma série de inter-relações econômicas, sociais, culturais, políticas e ambientais no destino turístico (BISSOLI, 1999; RODRIGUES, 1997; RUSCHMANN, 1997).

Visto como agente transformador e organizador de sociedades e de (re)ordenamento de territórios, o turismo possui como característica peculiar a utilização elementar do espaço, impulsionando transformações que ocorrem por meio de um conjunto de bens e serviços que são responsáveis pelo desenvolvimento do turismo, tais como: atrativos turísticos, meios de hospedagem, transportes, serviços de alimentação, entre outros serviços e equipamentos que compõem essa prática (CRUZ, 2002).

O planejamento da atividade turística visa proporcionar o bem-estar e a satisfação da população local e do turista, aliado à conservação dos recursos naturais e culturais da comunidade, além da normatização da atividade. O planejamento turístico consiste no ordenamento de medidas sobre o território de modo a orientar o uso adequado de seus espaços, evitando ou minimizando os possíveis efeitos negativos da atividade turística, nos espaços onde estes incidem (RUSCHMANN, 1997; CORIOLANO, 2003).

Os espaços urbanos, segundo Pearce (2003), López Palomeque (1995), Bahl (2004) e Castrogiovanni (2001), apresentam potencialidades para o desenvolvimento do turismo, uma vez que possuem legados espaciais na malha urbana representantes da história de uma sociedade que

constantemente se transforma, assim como uma infraestrutura de suporte para o desenvolvimento de atividades econômicas diversas, além de serviços que possibilitam a visitação e o acolhimento dos turistas fora de seu local de residência.

É preciso entender a diferença existente entre o conceito de cidade e o de espaço urbano. A cidade consiste na expressão concreta do modo de vida da sociedade, ela é representada pelas formas, por meio da materialização da sociedade, por meio do arranjo de espaços abertos e edificações. Já o espaço urbano compreende o reflexo do modo de viver e pensar de uma comunidade, uma expressão abstrata, a natureza da cidade, o conteúdo das relações sociais que resulta na materialização do urbano. Desta forma, o espaço urbano e as cidades são inseparáveis e indissociáveis (RAMOS *et al.*, 2008; SANTOS, 1993; LEFEBVRE, 2001; SOUZA, 2010).

A apropriação do espaço urbano pelo turismo se dá por meio das políticas públicas, sendo estas de turismo ou geral, que são responsáveis, segundo Cruz (2002, p. 9), pelo "estabelecimento de metas e diretrizes que orientam o desenvolvimento socioespacial da atividade, tanto no que tange à esfera pública como no que se refere à iniciativa privada". A ausência das mesmas, na falta de planejamento, acarreta diversos problemas, sendo um deles a realização da atividade turística desordenada.

O termo reporta a uma relação de interação física do usuário, seja individual ou coletivo, com o espaço, atribuindo-lhe sentido e significado, alterando a relação entre o sujeito e o espaço quando há sentimento de pertencimento. Portanto, a apropriação consiste em um elemento que vem a favorecer a transformação e a constituição de usos dos espaços da cidade, tornando-os um lugar. Objetivando o fortalecimento dos espaços públicos pelos usuários é preciso a articulação de dimensões com: as pessoas, o ambiente, as condições de trabalho, a acessibilidade, as oportunidades de aprendizado e as políticas públicas setoriais (RECHIA, 2005).

Os espaços da cidade são apropriados por meio de ações espontâneas ou induzidas pelo planejamento urbano que consiste em um processo racional de tomada de decisão e definição de objetivos desejáveis, com base na organização e controle dos recursos disponíveis e na análise de fatores externos à cidade, que visam produzir nela um ambiente de qualidade que

possa proporcionar um real desenvolvimento humano. Estabelecendo estratégias e políticas, orientando e normatizando o crescimento e desenvolvimento da urbe, com a finalidade de manter e/ou aumentar a qualidade de vida da população (TSCHOKE, 2011).

O planejamento urbano torna-se fundamental para destinos turísticos urbanos que pretendam se desenvolver e destacar-se no mercado nacional e internacional. A qualidade do meio ambiente urbano e seus valores ambientais devem ser uma característica de destaque, que tenha a finalidade de qualificar a cidade para experiências e vivências prazerosas e positivas e o propósito de atender as expectativas de seus consumidores internos (residentes) e externos (turistas e visitantes), satisfazendo-os, assim formando uma imagem positiva da cidade e, conseqüentemente, do destino turístico visitado (GÂNDARA, 2001).

O meio ambiente urbano consiste na inter-relação entre ações antrópicas, sejam físicas, sociais, econômicas e políticas entre si e o meio ambiente natural existente na cidade, a qualidade ambiental urbana caracteriza-se pelo bom funcionamento da cidade em todos os seus aspectos econômicos, sociais, ambientais e culturais. Esta qualidade em um destino turístico urbano, devido a sua dinamicidade e complexidade nas relações existentes nos espaços, torna-se um atrativo turístico de destaque para visitantes e moradores (GÂNDARA, 2001).

A qualidade ambiental é um elemento importante no destino turístico uma vez que este é constituído pela amálgama de bens e serviços que possibilita a formação de um conjunto de produtos turísticos, com integração e relação de dependência entre os elementos que o constituem: os atrativos turísticos, a infraestrutura e serviços urbanos, os empreendimentos e serviços turísticos, o preço e a imagem. A singularidade integrada a atrações e a infraestrutura e serviços urbanos que possibilitem a visitaçao originarão experiências únicas, diferenciadas e inesquecíveis, e são importantes para a satisfação dos visitantes e visitados e para a formação de uma imagem positiva (VALLS, 1996; BUHALIS, 2000; GÂNDARA *et al.*, 2012; HORODYSKI, 2014).

Os atrativos turísticos consistem no elemento turístico que motiva a visitaçao, atraindo o olhar do visitante ao novo, ao singular, ao original. E que impulsionam o desejo de se deslocar do local de residência ao destino turístico

a fim de usufruí-lo. Os destinos podem ser classificados em: naturais, culturais, eventos, técnico-científicos, entre outros (BOULLON, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001).

Por sua vez, os destinos por si sós não são suficientes; é preciso que existam ali ao menos alguns serviços e equipamentos que possibilitem a estada do turista fora de seu local de residência habitual, os quais são denominados serviços e equipamentos turísticos, e correspondem aos meios de hospedagem, serviço de alimentação, agências de viagens, etc. (BOULLÓN, 2002).

A infraestrutura e os serviços urbanos são primordiais para boa qualidade de um destino turístico, que consiste na gama de serviços e estruturas que dão suporte e oportunizam o desenvolvimento das atividades cotidianas da cidade, assim como de novas atividades econômicas, como o turismo. Normalmente são idealizados para proporcionar à urbe funcionalidades que permitam melhorar a qualidade de vida da população e são determinados por meio de um planejamento que visa sustentar a rotina da cidade (GÂNDARA, 2001).

O planejamento urbano busca atender e satisfazer os anseios e necessidades locais. Com o intuito de minimizar vários dos problemas urbanos encontrados nas cidades, foi instituída no ano de 2001 a Lei nº 10.257, mais conhecida como Estatuto das Cidades, que estabelece “as diretrizes gerais da política urbana objetivando principalmente o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia ao direito a cidades sustentáveis” (BRASIL, 2001, p. 9).

As diretrizes determinadas na Lei orientam para a formulação de um planejamento participativo descentralizado, orientado por um Plano Diretor que consiste em um documento que congrega os instrumentos de planejamento, orientando e normatizando a elaboração dos demais, assim como os utiliza como ferramentas para tomada de decisão e ordenamento urbano (LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

O Plano Diretor consiste em um documento que estabelece as diretrizes do desenvolvimento urbano, com o objetivo de estruturar a cidade para melhorar a qualidade de vida dos habitantes de forma participativa. Deve atender ao anseio da população, em um processo participativo na gestão e no

planejamento, elaborando e fiscalizando ações que proporcionem aos espaços urbanos melhorias sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais (LOPES, 1998).

Atualmente mais de 80% da população brasileira vive em cidades, e as sociedades modificam, transformam tais espaços (BRASIL, 2001). Logo, as cidades são resultantes da evolução social das sociedades que nelas habitam. São únicas, possuindo características singulares que as representam, pois cada população produz e transforma o espaço onde vive de uma determinada forma.

Na tentativa de encontrar soluções locais buscam-se alternativas formuladas conforme as características do lugar, uma vez que cada localidade possui elementos distintos e singulares: uma cultura, um povo, uma forma de se desenvolver, uma maneira diferenciada de compreender e ver o mundo. Isto se deve à comunidade que lá habita e à maneira que esta interage com o meio onde se encontra (SOUZA, 2010; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; SINCLAIR *et al.*, 1994; MARICATO, 2001).

O planejamento participativo deve ser encarado como a possibilidade de participação da comunidade a fim de definir prioridades para o seu desenvolvimento e interesses comuns. Os planejamentos, em nível nacional ou estadual, precisam nortear o planejamento regional e local e necessitam observar e aproveitar as capacidades e potencialidades (naturais/humanas) da localidade, proporcionando o desenvolvimento baseado na realidade local (MORETTI, 2007; BUENO, 2007; SIMÃO, 2001; DEL RIO, 1990).

O planejamento dos espaços urbanos deve levar em consideração aspectos tangíveis e intangíveis da cidade que se está organizando, é preciso compreender as pessoas que ali vivem, a forma como se relacionam entre elas e com o espaço que ocupam, tendo o Plano Diretor como um instrumento orientador das diretrizes para produzir soluções viáveis às dificuldades de desenvolvimento urbano. Buscando um desenvolvimento responsável em harmonia com o meio ambiente e a sociedade, por meio de um equilíbrio em que a média dos custos e benefícios seja favorável, e a relação destes não seja a mesma que a das vantagens e desvantagens particulares e individuais (BRASIL, 2001; LOPES, 1998; SOUZA, 2005; BALTRUSIS, 2007).



Paisagens se originam das orientações e das transformações espaciais impostas pelo planejamento urbano. As paisagens urbanas constituem a representação espacial e temporal da ação de diversos fatores físicos, biológicos e antrópicos em constante evolução, repletas de signos e símbolos que lhes atribuem historicidade. Elas podem ser lidas e compreendidas por observadores, conduzindo-os ao entendimento da formação da cidade contemporânea e de suas sucessivas fisionomias anteriores (POLLETE, 1999; MENESES, 2002; RODRIGUES, 2001; SOUZA, 2010).

A atratividade da maioria dos destinos turísticos está associada a suas paisagens, que possuem a propensão de despertar o interesse pelo lugar visitado, estimulando o visitante a viver as experiências que o espaço da urbe lhe oferece, por meio da diversidade de elementos urbanos e de vivências variadas possibilitadas pela cidade (WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002).

Muitas das ações resultantes dos planos acabam deixando marcas na cidade que são apropriadas por seus moradores, mas também por quem a visita, incentivando o turismo no espaço urbano. É o caso de Curitiba, que, devido a vários anos de planejamento e organização por meio das diretrizes formuladas por seus Planos Diretores, apresenta atrativos naturais e culturais, uma infraestrutura e serviços em seu espaço urbano que são valorizados tanto por turistas como por moradores (YAZIGI, 2001).

Em um destino turístico urbano a simples existência de atrativos, equipamentos e serviços de qualidade não são suficientes, deve existir uma infraestrutura eficiente que atenda às necessidades e expectativas de todos os usuários da cidade, possibilitando o desenvolvimento social, econômico e ambiental, de modo a dar suporte à prática do turismo e das demais atividades econômicas (COOPER *et al.*, 1997; ACERENZA, 2003).

Isto porque o destino turístico ao ser avaliado pelo visitante é percebido como a soma de todos os elementos urbanos e produtos turísticos existentes e oferecidos ao visitante, influenciando diretamente na formação da imagem e no nível de satisfação do visitante (GÂNDARA, 2001; PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2002; EJARQUE, 2005).

A imagem do destino turístico é um elemento responsável pela geração de experiência e de expectativas anteriores à viagem. Ao vivenciar a cidade visitada o turista valida esta imagem, avaliando-a e percebendo sua veracidade

frente à imagem projetada e à imagem produzida após experimentar os espaços de interesse de visitação e circular pela urbe. Portanto, a imagem de um destino turístico consiste na soma de recordações e experiências de visita, por meio de uma projeção mental individual que interfere na satisfação dos turistas (HORODYSKI, 2014; MONDO, 2014).

A satisfação consiste no reconhecimento da qualidade da oferta urbana oferecida ao visitante, em confronto com as expectativas em relação aos serviços que lhe são oferecidos, sendo a validação das expectativas com a realidade encontrada no destino que gera a satisfação e o fortalecimento da imagem da destinação no mercado turístico (VALLS, 1996).

A satisfação com o destino turístico urbano consiste em um processo que integra a qualidade percebida por visitantes e visitados da cidade, e o atendimento das necessidades e expectativas deste na urbe, em uma atividade que seja compatível com os recursos existentes, inclusiva, social e economicamente, proporcionando ganhos ambientais, econômicos e sociais aos espaços urbanos e seus usuários (GÂNDARA, 2001).

É importante frisar que a percepção dos visitantes e dos visitados em alguns casos são diferentes, este fato se deve ao modo como cada um dos indivíduos se relaciona com a cidade. No caso dos visitantes estes tem uma percepção parcial da cidade, sendo esta segmentada, superficial e efêmera, devido a seu curto tempo de vivencia e a limitação dos espaços pelos quais este percorreu, não sendo possível que o visitante visite a cidade toda. Porém esta visão não é falsa, mas sim representa a imagem que o visitante formou da cidade a partir de suas experiências e vivencias na mesma. (PIMENTEL, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013; ASHWORTH; PAGE, 2010)

Já o visitado, tem um contato cotidiano com a cidade onde reside, possibilitando análises e percepções mais críticas e detalhadas, formando uma avaliação, satisfação e imagem em alguns casos diferentes do visitante, uma vez que o convívio diário com os serviços e as infraestruturas urbanas, seus espaços de trabalho, moradia, circulação e lazer, propiciam ao visitado a formação de uma imagem que reflete o cotidiano da cidade, que pode ser diferente da imagem formada pelo visitante. (PIMENTEL, 2013; CESAR; VIANNA, 2013).

A qualidade do destino turístico difundida pelas ações de comunicação não pode ser dissociada da qualidade existente no espaço urbano, visto que a veracidade quanto à qualidade ambiental urbana da cidade será percebida e consistirá na base da satisfação e da construção da imagem da cidade, tanto para visitantes quanto para residentes (MONDO, 2014; PARASURAMAN *et al.*, 1988; OLIVER, 1987).

Curitiba é conhecida internacionalmente pelo planejamento urbano, pelos programas ambientais e pelo sistema de transporte público, elementos que deram à cidade destaque no cenário nacional e internacional. Mas a cidade apresenta outras características peculiares que são apropriadas pelo turismo, como as diversas marcas na paisagem das imigrações, o clima temperado com estações do ano bem definidas, a qualidade ambiental e a integração harmônica entre os elementos naturais e culturais encontrados em espaços abertos da cidade, e, por fim, pelo planejamento urbano e a qualidade de vida propagados em sua imagem de cidade e destino turísticos (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000; TRINDADE, 1997).

Segundo os dados do Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (2012), as características peculiares citadas anteriormente impulsionaram a atração no ano de 2012, de 3.714.184 turistas, que, em sua maioria, tiveram como principal motivação os negócios e a participação em eventos, isto porque a cidade concentra, além da sede administrativa do Estado, as gerências regionais, estaduais e até mesmo nacionais de diversas empresas privadas. As principais origens dos turistas são: mais de 30% do próprio estado do Paraná, seguido dos estados de São Paulo e Santa Catarina, com 22,2% e 14,8%, respectivamente. Os 5,1% de turistas estrangeiros têm como principais países de origem a Argentina, a Alemanha e os Estados Unidos da América.

Tais dados reforçam que Curitiba vem se tornando um centro comercial e industrial importante para o Brasil e o Mercosul, que motiva a viagem de empresários, executivos e outros indivíduos que se deslocam à capital paranaense para participar de eventos e realizar negócios, este perfil dos turistas vem sendo percebido sem alteração a mais de 15 anos segundo os dados das pesquisas de demandas analisadas. (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2012)

Estes visitantes exigem da cidade melhorias em infraestrutura e qualidade ambiental para que sua estada seja agradável, de modo que possam permanecer mais tempo na destinação e se tornem disseminadores das experiências positivas na cidade, divulgando-a a parentes e amigos e, por que não? Optando no futuro por vir a Curitiba com o objetivo de aproveitar seu tempo de lazer e ócio (PEDRON, 2013; GÂNDARA, 2001; HORODYSKI, 2014).

Para Moura (2007), Curitiba possui em seu recorte cultural um marcante traço de renovações urbanas que possibilitaram o surgimento de oportunidades de novas atividades econômicas, dinamizando a formação de mercadorias que incorporaram espaços da cidade, tornando-a um produto ofertado e consumido por atividades de cultura, de lazer e de turismo.

A qualidade de vida existente na cidade consiste em uma das principais finalidades do planejamento urbano. Tal indicador influencia diretamente a qualidade do destino turístico, uma vez que uma cidade que atenda expectativas e necessidades, satisfazendo seus habitantes, apresentará elementos urbanos de infraestrutura e serviços urbanos, assim como atrativos turísticos, que possuem qualidades que serão reconhecidas e apropriadas pela prática do turismo, favorecendo seu desenvolvimento (GÂNDARA *et al.*, 2012; CASTROGIOVANNI, 2013).

Os planos diretores vêm interferindo de modo intencional no ordenamento e na organização urbana de Curitiba, transformando determinados espaços urbanos projetando paisagens com objetivo de proporcionar bem estar e qualidade visual a cidade desde dos anos 1941 e 1943, quando foi elaborado o primeiro plano urbanístico de Curitiba, conhecido como Plano Agache, que se destacou, segundo Müller (2004, p. 41), por questões higiênico-funcionais, “[...] mas também pelas questões orgânicas da cidade, pela estrutura viária, pela preocupação estética e monumentalidade, definindo a cidade em diferentes zonas [...]”. Tal plano foi apenas parcialmente implantado devido a dificuldades financeiras e a ocupações irregulares. Porém, mesmo com poucas intervenções realizadas, este primeiro plano urbanístico deixou marcas que podem ser vistas até hoje na capital do Paraná.

Devido ao rápido crescimento da cidade na década de 1960 e novas demandas de sua população, houve a necessidade de um novo plano diretor,

elaborado em 1965-1966 pela empresa Serete, vencedora de um concurso público, dando início ao plano que proporcionou a Curitiba melhorias e transformações que a colocaram em destaque no cenário nacional e internacional, pelas ações de melhorias na infraestrutura e nos ambientes urbanos. Este plano foi sustentado pelo tripé de integração física zoneamento, transporte coletivo e sistema viário, mas constantemente trabalhado em conjunto com outras questões essenciais, que formam um tripé paralelo das diretrizes do plano diretor: dinâmica econômica, organização social e meio ambiente (IPPUC, 2004).

No ano de 2004 foi adequado pela Lei Municipal nº 11.266, de 16 de dezembro, o Plano Diretor de Curitiba, para atender à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto das Cidades. Elaborado por meio de um processo dito participativo, na intenção de envolver a comunidade, nele buscou-se adequar o antigo plano às exigências da nova legislação. Devido ao trabalho de planejamento urbano de Curitiba ao longo dos anos, pouca coisa foi alterada, sendo necessárias somente algumas adequações (IPPUC, 2004).

Os mais de 40 anos de planejamento da cidade têm-lhe trazido ganhos, uma vez que os planos têm ordenado Curitiba de modo que “a preocupação com o território não diretamente turístico se justifica por respeito ao cidadão e a seu direito a um ambiente público de lazer” (YAZIGI, 2009, p. 33), instituindo em determinados espaços da cidade melhorias que são utilizadas pelo turismo, mas foram feitas para qualificar o espaço onde vive o cidadão.

O sucesso dos planos diretores a partir de 1966 em Curitiba e a transformação da cidade e de sua imagem, está relacionada a existência de um órgão central de planejamento urbano, o IPPUC – Instituto de Pesquisa Planejamento Urbano de Curitiba, que congrega profissionais técnicos responsáveis pela gestão dos planos. Este instituto tem como atribuições principais a elaboração e detalhamento de projetos e ações, assim com controle e implementação do plano diretor de modo a viabilizar a estruturação da cidade em consonância com as normas estipuladas por estes documentos. (TRINDADE, 1997)

A importância dos planos diretores na estruturação, no ordenamento e crescimento do espaço urbano, conforme são apresentados por diversos estudos e documentos, não consiste simplesmente em disciplinar as

construções no território, mas em auxiliar o planejamento a fim de proporcionar à capital paranaense um desenvolvimento ambientalmente responsável, socialmente promotor de qualidade de vida aliada ao incremento econômico, além de atender às demandas atuais e futuras da comunidade (CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011).

A imagem projetada da cidade de Curitiba é de cidade planejada, ecológica e com qualidade de vida, e assim é reconhecida por moradores e visitantes, segundo os dados da pesquisa de demanda do Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (2012). A percepção destas imagens é fruto das experiências e das vivências de usuários ao usufruir a cidade, o que despertou o interesse de investigar a relação que existe em Curitiba entre o planejamento urbano por meio de seus planos diretores, a atividade turística, a satisfação dos usuários da cidade e a imagem positiva que Curitiba apresenta há anos.

Curitiba não possui atrativos naturais relevantes como praias ou montanhas, nem mesmo edificações e marcos monumentais que atraiam a atenção dos turistas, mas a cada ano o número de turistas vem aumentando na cidade, com um crescimento para o turismo de lazer, segundo os estudos de demanda do Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (2012).

Portanto, esta pesquisa entende o destino turístico como um composto que congrega atrativos turísticos, infraestrutura e serviços urbanos, equipamentos e serviços turísticos, gestão, preço e imagem (VALLS, 1996) e compreende que os planos diretores de Curitiba em conjunto com outros instrumentos de planejamento urbano vêm transformando a cidade a cada ano, por meio de intervenções que ocorrem em alguns destes elementos. Este estudo se limita, no entanto, a investigar a relação dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 com os atrativos turísticos, a infraestrutura e serviços urbanos e a imagem do destino turístico de Curitiba, o qual se utilizou do emparelhamento entre a teoria estudada e os resultados encontrados nas pesquisas documentais dos planos diretores e das pesquisas de demanda para formular uma análise que possibilite entender como estes influenciaram o destino turística Curitiba.

A finalidade do estudo é verificar se os planos diretores da cidade de Curitiba do ano de 1943, 1966 e 2004 foram documentos que orientaram a produção e a transformação do espaço urbano proporcionando diversas

influências no incremento da oferta de atrativos turísticos e na melhoria da infraestrutura impulsionando a apropriação pelo turismo, a satisfação dos usuários da urbe e a formação de uma imagem positiva da cidade.

A viabilidade da pesquisa se deu em consequência da existência e do fácil acesso a documentos conservados como os Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004, assim como da realização de mais de 15 pesquisas de demandas turísticas e relatórios, desde 1986 até o ano de 2012, que contêm dados da avaliação de visitantes e visitados quanto à satisfação em relação aos atrativos turísticos, à infraestrutura e serviços urbanos e à definição da imagem da cidade por estes usuários. Esse acervo possibilitou ao pesquisador o emparelhamento dos dados para concretização dos objetivos do estudo. Por meio da demonstração de gráficos na forma evolutiva da avaliação dos visitantes e dos visitados quanto aos atrativos e serviços urbanos correlacionando-os as propostas dos planos diretores e ações orientadas por estes executadas em Curitiba, realizando assim uma avaliação original e inovadora do planejamento urbano na cidade que influencia diretamente na imagem e na satisfação do destino turístico.

A intenção de estudar os planos diretores pela visão do turismo, identificando as principais intervenções que propiciaram o desenvolvimento desta atividade em Curitiba, e compreender por meio dos estudos de demanda de Curitiba como estes documentos de planejamento influenciaram na satisfação das expectativas dos visitantes e visitados e na formação da imagem definida por eles, consiste em uma inovação na perspectiva dos estudos do planejamento urbano da cidade. Tem, assim, a utilidade de demonstrar a existência da relação da atratividade de Curitiba como destino turístico com as intervenções dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004.

Os questionamentos que nortearam este estudo foram:

- Os Planos Diretores da cidade de Curitiba do ano de 1943, 1966 e 2004 foram documentos que orientaram a produção e a transformação do espaço urbano, proporcionando o incremento da oferta de atrativos turísticos, assim como a melhoria da infraestrutura e dos serviços urbanos que favoreceram o desenvolvimento da atividade turística na capital paranaense?

- As intervenções dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 na cidade de Curitiba oportunizaram melhorias no espaço urbano que proporcionam satisfação a visitantes e visitados quanto ao destino turístico Curitiba?
- A imagem positiva de qualidade de vida, cidade planejada, cidade ecológica e cidade dos parques atribuída a Curitiba por visitantes e visitados pode ser decorrente das transformações urbanísticas propostas pelos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004?

Os questionamentos anteriores orientaram esta investigação que teve como objetivo geral analisar o impacto dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 na formação da imagem e na satisfação de visitantes e visitados quanto a infraestrutura e serviços urbanos e os atrativos do destino turístico Curitiba.

Os objetivos específicos que auxiliaram a concretizar os propósitos deste estudo foram:

- analisar as transformações que os Planos Diretores de Curitiba de 1943, 1966 e 2004 oportunizaram no espaço urbano favorecendo o desenvolvimento da atividade turística na capital do Paraná;
- avaliar a relação existente entre as melhorias propostas nos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 e a satisfação dos visitantes e visitados em relação ao destino turístico Curitiba;
- compreender a correlação entre os Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004, a satisfação de visitantes e visitados, e a formação da imagem do destino turístico Curitiba.

Este trabalho está estruturado em seis partes: primeiramente a introdução, na qual foram apresentadas as temáticas centrais do estudo que são: a cidade, o plano diretor, o turismo, a satisfação e a imagem da cidade. Além do objeto de estudo, constam da introdução os problemas de pesquisa e os objetivos da investigação.

A segunda parte do trabalho consistiu na explanação dos procedimentos metodológicos realizados, e conta com apresentação das técnicas de coleta de dados, descrição dos documentos analisados, exposição das variáveis das análises e a forma como estas foram trabalhadas. A pesquisa em questão tem



natureza qualitativa de caráter exploratório descritivo, baseado em um estudo de caso da cidade de Curitiba, que contou com técnicas de coleta de dados, mais especificamente: pesquisa bibliográfica e documental, tendo como principais documentos os Planos Diretores de Curitiba dos anos de 1943, 1966 e 2004; as pesquisas de demanda turística de Curitiba de 1987 a 2012; a tese de doutoramento do pesquisador José Manoel Gonçalves Gândara (2001), da Universidade Federal do Paraná; e pesquisa de demanda realizada junto aos visitantes de Curitiba no período dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014.

Os dados encontrados nestes documentos foram tabulados em quadros, tabelas e gráficos e analisados por meio do emparelhamento do referencial teórico construído no estudo, por meio de outros trabalhos científicos já realizados sobre a temática na cidade.

Na terceira parte encontra-se o marco teórico, o qual foi separado em três blocos temáticos: Plano Diretor e suas possibilidades de transformação da cidade em um destino turístico de qualidade; Elementos urbanos trabalhados pelo planejamento urbano e Plano Diretor e suas consequências na prática do turismo; e Qualidade, satisfação e imagem do destino turístico urbano. Cada qual com suas características, mas integrados entre eles, formando a base a ser utilizada para reflexões teóricas sobre os temas abordados neste estudo.

O quarto tópico consiste no início das análises e caracteriza o planejamento urbano de Curitiba e sua relação com a atividade turística na capital paranaense. Nesta parte foram descritas as análises feitas dos planos diretores e as interferências destes no turismo de Curitiba, nas seguintes variáveis: sistema viário, transporte público, zoneamento do uso do solo, cultura, meio ambiente, paisagem e desenvolvimento econômico e social.

Na quinta parte do trabalho foram apresentadas as pesquisas de demanda turística de Curitiba, os estudos da tese de Gândara (2001) e a pesquisa realizada durante a Copa do Mundo da FIFA de 2014, com a análise das influências dos planos diretores na satisfação de visitantes e visitados quanto: ao destino turístico, aos atrativos turísticos, à infraestrutura e serviços urbanos, ao sistema viário, ao transporte público, à mobilidade urbana, à segurança pública, ao meio ambiente, à paisagem urbana e à qualidade de vida na cidade. Isso posto, reflete-se sobre a forma com que os planos

diretores de Curitiba interferiram na formação de uma imagem positiva do destino turístico Curitiba e influenciaram na satisfação dos turistas e residentes na capital paranaense quanto as suas experiências e vivências na cidade. Por fim, na última parte do trabalho estão as considerações finais do estudo, expondo reflexões, limitações, sugestões e oportunidades para novas pesquisas.

## 2 METODOLOGIA

Esta pesquisa, de cunho qualitativo, exploratória descritiva, não busca somente descrever a evolução do planejamento urbano de Curitiba por meio dos planos diretores da cidade e as transformações que estes oportunizaram no espaço urbano utilizados pelo turismo na cidade, mas pretende também analisar o impacto dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 na satisfação de visitantes e visitados quanto as infraestruturas, serviços urbanos e atrativos do destino turístico Curitiba e suas interferências na formação da imagem da cidade.

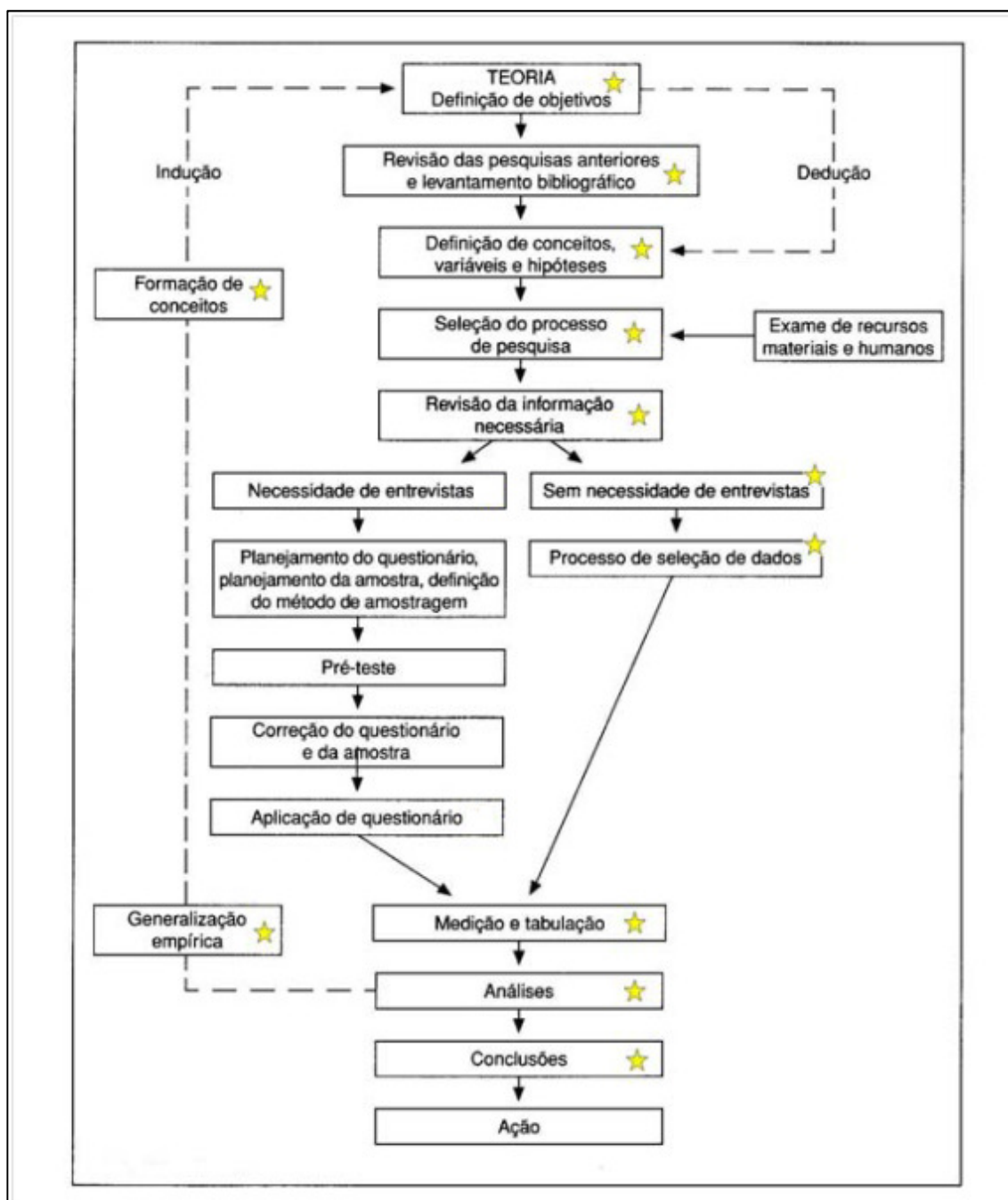
Constitui, portanto, um estudo interdisciplinar que tem como base — e visa contribuir com — as investigações da geografia, do planejamento urbano e do turismo. Neste sentido, este trabalho se caracteriza como um estudo do caso da cidade de Curitiba, de seu planejamento urbano e sua relação com a atividade turística.

O enfoque principal é dirigido para a percepção de visitantes e de visitados quanto à satisfação com a urbe e a definição que eles fazem da imagem da cidade, uma vez que a experiência no espaço urbano se dá de forma singular entre estes dois grupos de indivíduos. Cada um deles elabora expectativas e anseios em relação à cidade, apresentando percepção particular diferenciada do observado e vivenciado, entendendo que a experiência no turismo é resultante dos contrastes entre a origem do visitante e o destino visitado. Portanto, é relevante analisar a satisfação dos visitantes e dos visitados e a imagem que eles têm da cidade para identificar como as transformações propostas pelos planos diretores interferem na prática do turismo e como Curitiba é percebida por estes usuários, incentivando as experiências de visita na cidade (GÂNDARA *et al.*, 2012; DRUMMOND, 2004; URRY, 2001).

Entende-se que o estudo de caso, como abordagem metodológica, possui uma grande flexibilidade, podendo se utilizar de qualquer técnica de pesquisa, tais como: a observação da realidade, entrevistas estruturadas e semiestruturadas, pesquisa bibliográfica e documental e outros, possibilitando uma análise de diversos ângulos do objeto de estudo (GIL, 1991; LAKATUS; MARCONI, 2001).

Desta forma, a metodologia da pesquisa em turismo pode se desenvolver conforme os procedimentos da Figura 1, em que as etapas utilizadas por esta pesquisa foram destacadas com uma estrela.

**Figura 1 - Caminhos do desenvolvimento da pesquisa**



FONTE: OMT, 2005 (Adaptado pelo autor).

Ao tratar dos procedimentos do estudo de caso, Gil (1991, p. 121) lembra que esta abordagem metodológica é bastante flexível, não podendo ser estipulado um roteiro de pesquisa, mas o autor mostra que na maioria dos

casos existem quatro fases: delimitação da unidade - caso; coleta de dados; análise e interpretação dos dados; redação do relatório.

#### Delimitação da unidade-caso

Esta primeira fase tratou de delimitar a unidade que constitui o caso em estudo. Tal delimitação não é uma tarefa fácil, pois exige muita sensibilidade do pesquisador, devido à dificuldade de definir quais são os limites do objeto a ser estudado, assim como de determinar a quantidade suficiente de informações para a análise e compreensão do objeto de estudo como um todo (GIL, 1999; SEVERINO, 2002). Nesta pesquisa, cuja temática envolve turismo, espaço urbano, planejamento urbano, plano diretor, satisfação e imagem, conteúdos amplos, a delimitação se faz necessária para o alcance dos resultados definidos nos objetivos.

Optou-se por realizar a investigação em Curitiba, cidade que é referência na área de planejamento urbano (GÂNDARA, 2001), trabalho que com o tempo consolidou uma imagem de cidade planejada, organizada, ecológica e com qualidade de vida (RECHIA, 2005; PEDRON, 2013; KAICK, 2007; PACE, 2011). Tal imagem, reflexo de anos de interferências planejadas na tentativa de produzir um ambiente agradável, com qualidades reconhecidas por habitantes e turistas, tem seus pontos fortes reconhecidos pelos parques, traçados e paisagismos das vias, conservação das edificações, paisagem formada pela normatização dos planos, cuidado com o meio ambiente, transporte público e vias exclusivas para trânsito de pedestres e bicicletas (HORODYSKI, 2014; RIBEIRO, 2005).

As ingerências dos planos diretores propiciaram a origem de diversos espaços de lazer e convívio social, que são utilizados por moradores, mas que também foram apropriados pela atividade turística (SIVIERO, 2005; RAMOS *et al.*, 2008). Entende-se que há outros instrumentos de planejamento urbano que favoreceram o desenvolvimento, o ordenamento e a transformação do espaço urbano de Curitiba, porém devido à necessidade de delimitar o objeto de estudo optou-se por analisar os Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004.

A existência e o acesso a documentos conservados, como os Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004, o registro de mais de 15 pesquisas de demandas turísticas, e relatórios desde 1986 até 2012, que contêm dados da avaliação de visitantes e visitados quanto à satisfação em relação aos atrativos

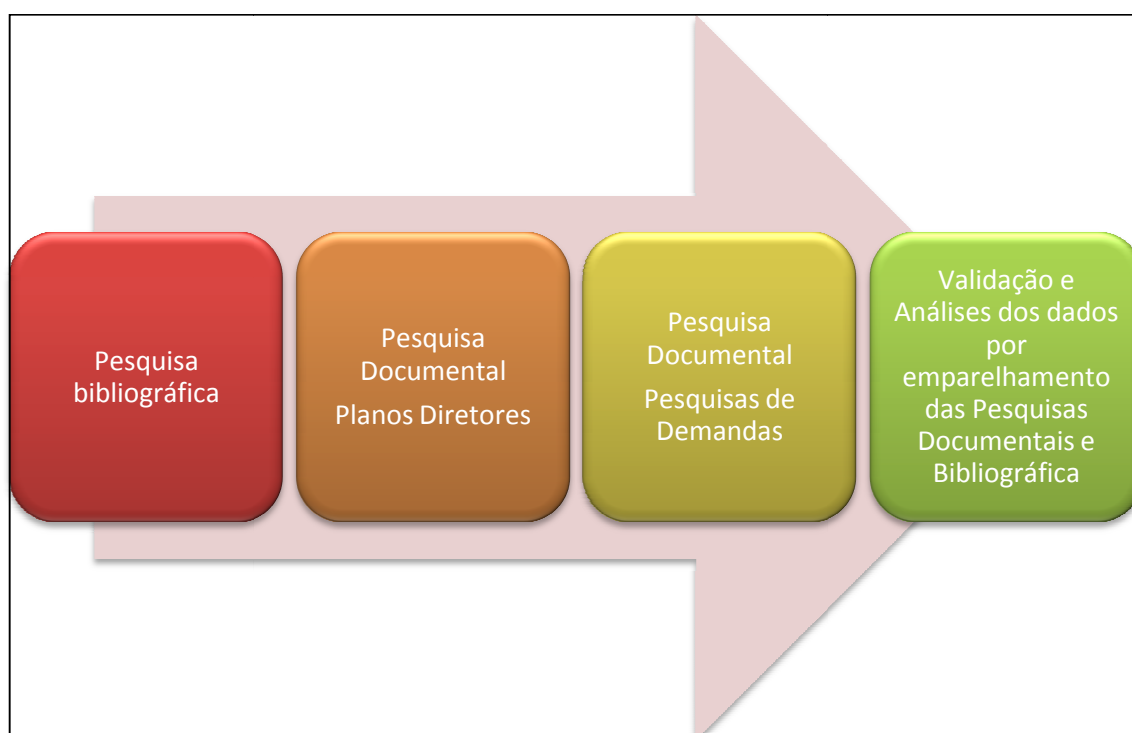
turísticos, a infraestrutura e os serviços urbanos definindo a imagem do destino turístico Curitiba, possibilitaram o emparelhamento dos dados para concretização dos objetivos do estudo.

O estudo dos planos diretores pela visão do turismo oportunizou uma pesquisa que identificou as principais intervenções propostas pelos planos diretores, que propiciaram o desenvolvimento da atividade em Curitiba. Os estudos da demanda de Curitiba possibilitaram entender como estes documentos de planejamento auxiliaram e influenciaram a satisfação das expectativas dos visitantes e dos visitados e a formação da imagem definida por eles do destino turístico Curitiba. Demonstrou-se, dessa forma, a relação que existe entre a atratividade de Curitiba como destino turístico e as intervenções dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004.

Isto posto, este estudo tem como tese que em Curitiba os anos de planejamento urbano orientado pelos Planos Diretores oportunizaram o surgimento de infraestruturas e serviços urbanos e atrativos turísticos que influenciam a satisfação de visitantes e de visitados e que são percebidos na imagem do destino turístico Curitiba.

#### Coleta dos dados

A coleta de dados da pesquisa ocorreu em etapas pré-definidas e que contaram com as técnicas de pesquisa bibliográfica, pesquisa documental nos planos diretores de Curitiba e nas pesquisas de demanda turística existentes na cidade. Estas técnicas foram aplicadas de acordo com o diagrama a seguir:

**Figura 2 - Etapas da coleta de dados do estudo**

Fonte: Elaborado pelo autor.

No estudo em questão foram utilizados para coleta de dados secundários os acervos bibliográficos disponíveis e a documentação existente em livros, artigos científicos eletrônicos e impressos, dissertações e teses dos Programas de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná e do Programa de Gestão Urbana da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. A finalidade deste levantamento foi embasar teoricamente a investigação e proporcionar um levantamento dos dados geográficos, de zoneamento do uso do solo, planejamento urbano, ambientais, sociais, econômicos, histórico-culturais, de infraestrutura, do turismo, entre outras temáticas correlatas ao estudo.

A pesquisa documental se deu com a finalidade de analisar os planos diretores elaborados nos anos de 1943, 1966 e 2004 em Curitiba. Foi elaborado um estudo documental dos planos diretores, de modo a analisar como eles se relacionam e colaboram para o desenvolvimento do turismo no município, identificando as suas áreas de atuação e como estas influenciaram (de forma direta ou indireta) o turismo na capital do Paraná, assim como foram

identificadas as principais intervenções que, ainda hoje, são fatores de incentivo à atividade turística.

Esses dados foram levantados por meio de estudos documentais e bibliográficos, tendo como base trabalhos acadêmicos, documentos governamentais, os planos diretores, pesquisas de demanda e livros. Complementando a coleta de dados desta primeira etapa da pesquisa, foi realizado um levantamento junto aos artigos e trabalhos científicos nas áreas de turismo, geografia, urbanismo, entre outros, nas bases de dados: Scopus, Science Direct, Dialnet, Redalyc, Scielo, Ebsco Host, Taylor & Francis online, Publicações de Turismo e no Portal de Periódicos da Capes.

Foram identificados os aspectos urbanos trabalhados por meio dos planos diretores que influenciam na dinâmica do destino turístico, utilizou-se uma análise referente às temáticas de planejamento e espaço urbano, relacionando-a ao turismo, tais como: espaço urbano, cidade, planos diretores, atrativo turístico, infraestrutura, mobilidade urbana, meio ambiente, paisagem, patrimônio cultural, segurança, satisfação e imagem.

Esse aporte documental possibilitou buscar a execução dos objetivos específicos:

- analisar as transformações que os Planos Diretores de Curitiba de 1943, 1966 e 2004 oportunizaram no espaço urbano favorecendo o desenvolvimento da atividade turística na capital do Paraná;
- avaliar a relação existente entre as melhorias propostas nos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 e a satisfação de visitantes e visitados em relação ao destino turístico Curitiba;
- compreender a correlação entre os Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004, a satisfação de visitantes e visitados, e a formação da imagem do destino turístico Curitiba.

Entendendo o turismo como uma atividade que consiste no deslocamento do indivíduo a uma determinada destinação por um período preestabelecido, impulsionado por uma determinada motivação, ao estudar o planejamento urbano, sua interface e importância para a qualidade e a possibilidade da prática da atividade turística, foi possível identificar as seguintes categorias de análises: atrativo turístico, sistema viário, transporte coletivo, mobilidade urbana, zoneamento do uso do solo, cultura, meio



ambiente, paisagem urbana e desenvolvimento social e econômico, as quais abrangem questões de segurança pública, saúde, educação, esporte e lazer (VALLS, 1996; GÂNDARA, 2001; EJARQUE, 2005).

No decorrer do estudo com a finalidade de identificar como as intervenções dos planos diretores impactaram na experiência de visitação, na satisfação e na imagem do destino turístico Curitiba, foram utilizadas as pesquisas de demanda turística realizadas pela Secretaria de Estado do Turismo do Paraná e pelo Instituto Municipal de Turismo dos anos de 1987 a 2012, além de dois estudos pontuais que avaliavam a satisfação dos visitantes de Curitiba quanto à visitação: os estudos da tese de doutorado de Gândara (2001) e a pesquisa de demanda feita pelo Mestrado em Turismo da UFPR no projeto da Copa do Mundo da FIFA de 2014. Estes estudos foram utilizados porque trouxeram novas variáveis em relação às pesquisas já realizadas. A tese de Gândara (2001), por exemplo, tornou-se um marco divisor entre as pesquisas anteriores e posteriores a ela, pois possibilitou às posteriores a inclusão de novas variáveis de pesquisas que possibilitaram novas análises, principalmente quanto à imagem da cidade.

As pesquisas de demanda de Curitiba têm como objetivo identificar o perfil do visitante emissor e receptor de Curitiba, assim como sua avaliação quanto aos aspectos urbanos, turísticos e à imagem da cidade. Sua execução ocorre nos principais pontos de saída dos visitantes de Curitiba, sendo eles: Aeroporto Internacional Afonso Pena, Rodoviária de Curitiba, BR-116 (saída para São Paulo), BR-277 (saída para o interior do Paraná) e BR-376 (saída para Santa Catarina) (SETU, 1987 a 2007).

Curitiba é a única cidade brasileira que possui uma avaliação constante de 25 anos de pesquisas de demanda turística. Foram analisadas as 17 pesquisas existentes neste período a fim de elaborar tabelas e gráficos, os quais demonstraram a evolução cronológica das avaliações e da satisfação de visitantes e de residentes quanto às variáveis de análise deste trabalho, de forma a auxiliar nas análises dos dados, demonstrando como os visitantes e residentes avaliavam os elementos da infraestrutura e serviços urbanos na cidade e de que forma estes elementos interferiam na satisfação turística e na formação da imagem da cidade (VALLS, 1996; GÂNDARA, 2001; EJARQUE, 2005).

Os dados das pesquisas de demanda foram separados em 4 partes, conforme similaridade de informações e possibilidades de análises, sendo elas: um bloco com dados cronológicos de 1987 a 2000, os estudos da tese de Gândara (2001), outro bloco com dados cronológicos de 2001 a 2012 e a pesquisa realizada pelo Mestrado em Turismo da UFPR com os visitantes dos jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 realizados em Curitiba.

**Tabela 1 - Relação das pesquisas de demandas e estudos utilizados.**

(continua)

PESQUISAS DE DEMANDA						
	ANO DA PESQUISA	ETAPAS	PERÍODO DE REALIZAÇÃO	NÚMERO DE ENTREVISTADOS	PÚBLICO PESQUISADO	RESPONSÁVEL
<b>BLOCO 01</b>	1987	1	julho	3000	VISITANTES	PARANÁTURISMO
	1988	2	fevereiro e julho	3660	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1989	1	julho	2274	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1991	3	18 a 25 de fevereiro, 04 a 10 de julho e 05 a 11 de novembro	3083	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1992	3	18 a 24 de fevereiro, 07 a 13 de julho e 18 a 24 de novembro	2646	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1993	3	11 a 17 de fevereiro, 08 a 14 de julho e 04 a 10 de novembro	2556	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1994	3	19 a 25 de janeiro, 20 a 26 de julho e 17 a 23 de novembro	3308	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	1995 e 1996	3	24 a 31 de janeiro de 1995, 10 a 17 de julho de 1995 e 27 de novembro a 03 de dezembro de 1996	2556	VISITANTES	Secretaria de Esporte e Turismo do Paraná
	2000	3	09 a 15 de fevereiro, 20 a 24 de julho e 29 de novembro a 05 de dezembro	4979	VISITANTES	Secretaria de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo com a PARANÁTURISMO
<b>TESE</b>	2001	1	29 de novembro a 05 de dezembro de 2000	320	VISITANTES	José Manoel Gonçalves Gândara
<b>BLOCO 02</b>	2001	2	maio e outubro	2865	VISITANTES	Secretaria de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo com a PARANÁTURISMO
	2003	3	14 a 25 de maio, 16 a 21 de julho e 18 a 24 de novembro	7696, sendo 2304 turistas, 2798 excursionistas e 2594 residentes	RESIDENTES E VISITANTES	Secretaria de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo com a PARANÁTURISMO
	2005	3	26 de janeiro a 01 de fevereiro, 15 a 21 de julho e 25 de novembro a 01 de dezembro	6700, sendo 3316 turistas, 1796 excursionistas e 1588 residentes	RESIDENTES E VISITANTES	Secretaria de Estado de Turismo do Paraná
	2007	2	25 a 31 de janeiro e 20 a 26 de novembro	não identificado	RESIDENTES E VISITANTES	Secretaria de Estado de Turismo do Paraná

**Tabela 1** — Relação das pesquisas de demandas e estudos utilizados  
(conclusão)

PESQUISAS DE DEMANDA						
	ANO DA PESQUISA	ETAPAS	PERÍODO DE REALIZAÇÃO	NÚMERO DE ENTREVISTADOS	PÚBLICO PESQUISADO	RESPONSÁVEL
	2009	1	24 a 30 de novembro	2411, sendo 1524 visitantes e 887 residentes	RESIDENTES E VISITANTES	Instituto Municipal de Turismo de Curitiba
	2010	1	13 a 21 de dezembro	3072, sendo 1423 visitantes e 1649 residentes	RESIDENTES E VISITANTES	Instituto Municipal de Turismo de Curitiba
	2012	1	22 de novembro a 02 de dezembro	2764, sendo 1336 visitantes e 1428 residentes	RESIDENTES E VISITANTES	Instituto Municipal de Turismo de Curitiba
<b>COPA DO MUNDO DA FIFA</b>	2014	1	16, 20, 23 e 26 de junho	513 turistas, sendo 275 brasileiros e 238 estrangeiros	VISITANTES	Mestrado em Turismo da UFPR

Fonte: Elaborado pelo autor.

As pesquisas de demanda foram separadas em dois blocos de análise. O primeiro caracterizou-se pelos estudos dos anos de 1987, 1988, 1989, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996 e 2000. Estes estudos de demanda de Curitiba foram realizados pela PARANATUR<sup>1</sup>, Secretaria do Esporte e Turismo, e pela Secretaria de Estado do Turismo do Paraná e possuem características similares quanto às variáveis estudadas e o grupo de entrevistados, somente visitantes. Nesses anos das pesquisas eram feitas somente a turistas perguntas que identificassem perfil, avaliação quanto à infraestrutura e a serviços urbanos (limpeza pública, segurança pública, sinalização, transporte coletivo etc.), equipamentos e serviços turísticos (hotéis, restaurantes, atendimento no aeroporto etc.), indicação do destino e intenção de retorno.

O segundo bloco dos estudos de demanda é composto pelas pesquisas dos anos de 2001, 2003, 2005, 2007, 2009, 2011 e 2012. Neste grupo, as pesquisas foram realizadas por dois órgãos públicos diferentes: de 2001 a 2007 a Secretaria de Estado do Turismo do Paraná era responsável por elaborar, aplicar, tabular e analisar os dados. A partir de 2009, até 2012, a responsabilidade de elaborar, executar e analisar o estudo de demanda passou ao Instituto Municipal de Turismo de Curitiba.

A partir de 2001 foram incluídas no questionário novas questões quanto à qualificação de elementos urbanos como: áreas verdes, tráfego, conservação de edifícios, poluição do ar e sonora, qualidade e qualidade de vida, assim

<sup>1</sup> PARANATUR – Empresa Paranaense de Turismo.

como a tentativa de identificar a definição da imagem da cidade de Curitiba pelos entrevistados.

No ano de 2003 iniciou-se um levantamento com os residentes da cidade quanto aos elementos da pesquisa de demanda, ampliando o universo da pesquisa, possibilitando análises que demonstram de forma comparativa como os residentes e os visitantes avaliavam e percebiam a cidade de Curitiba como destino turístico. Foram incluídas neste ano novas variáveis nos questionários, ampliando as possibilidades de análise na questão da infraestrutura e serviços urbanos (vias urbanas) e nos equipamentos e serviços turísticos (atendimento na rodoviária).

Muitas das alterações do questionário foram originadas nos estudos de Gândara (2001) que, para sua tese de doutorado defendida na Universidad de Las Palmas de Gran Canaria - Espanha, ampliou as variáveis dos questionários quanto a infraestrutura e serviços urbanos, aos equipamentos e serviços turísticos e, principalmente, surgem os questionamentos em relação à qualificação urbana e à definição da imagem da cidade de Curitiba. Este estudo teve como objetivo identificar a percepção dos turistas com relação à imagem de um destino turístico urbano, neste caso o destino turístico Curitiba, uma vez que a cidade possui como principal diferencial a qualidade ambiental.

Vale destacar que este estudo foi um divisor entre as pesquisas de demanda turística que vinham sendo realizadas em Curitiba, visto que foram incluídos nos questionários questões referentes à qualificação urbana e à definição da imagem da cidade. Estas questões posteriormente foram incorporadas aos questionários aplicados pelo poder público e ainda hoje fazem parte das entrevistas com os visitantes e residentes de Curitiba. Tal estudo pontual está sendo considerado nesta pesquisa por inovar e representar um ponto de transição entre as pesquisas de demanda anteriores a 2001 e os estudos realizados após essa data.

Outro estudo pontual que provavelmente influenciará na confecção dos questionários para futuras pesquisas de demanda na cidade, é o estudo de demanda turística realizada pelo Mestrado em Turismo da UFPR com os visitantes dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 realizados em Curitiba. Esse projeto foi solicitado pelo Ministério do Esporte, em parceria com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq),

financiador do projeto denominado Encomendas COENG - Copa do Mundo 2014 | Acompanhamento e Avaliação de Projetos, Obras e Serviços destinadas à Copa do Mundo 2014 em Curitiba, registrado pelo processo 382895/2013-4, com vigência de 01/06/2013 a 13/09/2014. Um de seus subprojetos tratou do turismo na capital paranaense, realizando o acompanhamento e avaliação da oferta turística, da infraestrutura, da comunicação e da qualificação da mão de obra de Curitiba para a Copa do Mundo FIFA 2014.

Este estudo ampliou as variáveis de análise nos mais diversos elementos do questionário como, por exemplo, na imagem que o turista tem da cidade. Foram incluídas outras definições como: cidade dos parques, cidade planejada/organizada, cidade inovadora, entre outras. Outros elementos foram incluídos na avaliação da infraestrutura e serviços urbanos e nos equipamentos e serviços turísticos, além de questionamentos sobre a expectativa do turista e o uso de aplicativos eletrônicos para pesquisas sobre o destino e compartilhamento das experiências dos visitantes com outras pessoas.

Este estudo pontual foi incluído neste trabalho primeiramente pela inovação nos elementos questionados e, posteriormente, porque o grupo a que foi aplicado correspondeu, em sua maioria, a visitantes estrangeiros que estavam na cidade para os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 e apresentaram suas análises e percepções em relação a Curitiba como destino turístico. Esta investigação tem como diferencial o público ao qual foi aplicada, uma maioria de visitantes estrangeiros que viajavam com um único objetivo: assistir aos jogos da Copa de 2014 no Brasil.

O estudo tornou-se válido porque os entrevistados avaliaram Curitiba com base em suas experiências e vivências turísticas em destinos internacionais e em outras cidades-sedes dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 que visitaram no Brasil. Os questionários aplicados também se diferenciam dos utilizados pelo poder público, com questionamentos até então não realizados, mas que posteriormente podem ser incluídos nos questionários de estudos de demanda turística de Curitiba, aplicados pelo Instituto Municipal de Turismo de Curitiba.

Os dados encontrados nas pesquisas de demanda de Curitiba foram correlacionados com as informações dos levantamentos dos planos diretores e

da fundamentação teórica, possibilitando uma análise na qual foi oportuno relacionar e corroborar a comprovação de como as normas e diretrizes dos planos diretores vêm afetando a prática do turismo e a experiência dos usuários de Curitiba e a formação da imagem da cidade.

As pesquisas de demanda turística de Curitiba foram apresentadas por meio de tabelas e gráficos que demonstram a avaliação e satisfação quanto aos aspectos urbanos e turísticos da cidade, identificando e validando algumas das análises realizadas quanto às variáveis dos planos diretores, esclarecendo e elucidando as possibilidades que tais ações oportunizaram ao turismo na capital paranaense. Elas demonstram a satisfação dos turistas e dos residentes com a infraestrutura urbana e suas ingerências na experiência de visitação e formação da imagem da cidade de Curitiba.

As técnicas de coleta de dados possibilitaram uma análise que demonstrou que o turismo em Curitiba originou-se e desenvolveu-se basicamente pela utilização das melhorias determinadas pelo planejamento urbano com a finalidade de melhorar determinados espaços urbanos aos cidadãos, e não contou com um planejamento específico da atividade turística.

#### Análise e interpretação dos dados

Esta fase foi marcada pela reflexão e pela validação os dados coletados com o referencial teórico. Após a coleta, os dados foram sistematizados e interpretados, a análise foi fundamentada nos dados levantados pelas etapas descritas acima, de modo a resultar em uma avaliação do turismo em Curitiba e de como as propostas executadas em cada plano possibilitaram estes resultados.

Realizou-se uma análise descritiva de cada um dos planos, apresentando as variáveis de análise descritas anteriormente em quadros, conforme a quadro 1, expondo as intervenções propostas e executadas pelos planos diretores, suas interferências no turismo e as facilidades que favoreceram o turismo em Curitiba. Foram relacionadas as propostas dos planos diretores e suas intervenções nas transformações da cidade e, conseqüentemente, na oportunidade delas serem utilizadas pelo turismo, aumentando assim a atração e a qualidade na visitação do destino turístico Curitiba. Realizou-se, ainda, um emparelhamento dos dados encontrados nas

pesquisas bibliográfica e documental com outros estudos científicos a fim de validar as análises.

**Quadro 1** Modelo de análise dos aspectos urbanos dos planos diretores e sua interferência no desenvolvimento do turismo em Curitiba.

<b>SISTEMA VIÁRIO; TRANSPORTE COLETIVO; ZONEAMENTO DO USO DO SOLO; CULTURA; MEIO AMBIENTE; PAISAGEM URBANA; DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO</b>			
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>

Fonte: Elaborado pelo autor.

Tais quadros possibilitaram identificar em cada um dos planos as propostas que viabilizar determinadas influencias no turismo por meio do emparelhamento teórico, posteriormente identificar como estas ações interferiram no turismo em Curitiba.

A fim de identificar como os aspectos urbanos e turísticos são avaliados pelos turistas e pelos residentes, aproveitaram-se as pesquisas de demanda turística realizadas pelo poder público estadual e municipal entre os anos de 1987 e 2012, a tese de Gândara (2001) e a pesquisa de demanda turística realizada pelo Mestrado em Turismo da UFPR durante a realização dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014. Realizou-se uma análise por meio destes dados e do referencial teórico, buscando demonstrar a importância dos aspectos urbanos e turísticos oportunizados pelos planos diretores na qualidade e na satisfação da visitação turística e na formação da imagem de Curitiba.

Os dados destes quatro blocos foram apresentados em forma de tabelas, quadros e/ou gráficos, que possibilitaram sistematizar as informações e visualizar a evolução das análises feitas pelos visitantes e pelos residentes ao longo dos anos.

Devido à discrepância entre as variáveis pesquisadas e os relatórios das pesquisas de demanda realizadas pelos poderes públicos estadual e municipal

ao longo dos anos, foi preciso separar estes estudos em dois blocos que possibilitassem sua análise. O primeiro reuniu os estudos de 1987 a 2000 e o segundo agrupou as pesquisas de 2001 a 2012.

A principal diferença entre estes dois grupos das pesquisas de demanda consiste na inclusão de novas variáveis quanto a infraestrutura e serviços urbanos, empreendimentos e serviços turísticos, inserção da investigação sobre qualificação urbana avaliando elementos como áreas verdes, conservação dos edifícios, poluição sonora e do ar, e tráfego, bem como de novo questionário contendo uma nova questão sobre a definição da imagem da cidade de Curitiba. Outro elemento importante que diferencia o primeiro do segundo bloco é a inclusão, a partir de 2003, dos residentes na pesquisa de demanda.

Estas diferenças nas variáveis estudadas e a inclusão da investigação sobre a qualificação urbana e a imagem da cidade, possibilitaram elaborar tabelas que congregam dados oportunistas de avaliação dos aspectos urbanos trabalhados nas análises dos planos diretores como: sistema viário, transporte público, mobilidade urbana, segurança pública, meio ambiente, paisagem urbana e qualidade de vida, comparando as avaliações dos residentes e dos visitantes e a influência delas na formação da imagem da cidade de Curitiba.

Os estudos de Gândara (2001) influenciaram diretamente a elaboração do novo questionário aplicado pelo poder público em Curitiba, uma vez que foi em sua pesquisa que pela primeira vez foram incluídos elementos da qualificação urbana e da imagem da cidade, incorporados depois pelos questionários oficiais. Portanto, esta pesquisa foi adicionada a fim de identificar os primeiros resultados das mudanças feitas nos estudos de demanda.

O mesmo ocorreu com a intenção de incluir a pesquisa realizada junto aos visitantes dos jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Curitiba, executada pelo Mestrado em Turismo da UFPR. Ela foi incluída por tratar de um público diferenciado daquele das demais pesquisas. Em sua maioria eram estrangeiros e permaneceram em Curitiba por poucos dias ou até mesmo poucas horas, mas avaliaram a cidade com base em experiências vividas em seus países de origem e em outras cidades-sedes da Copa do Mundo que visitaram no Brasil.



Para análise dos estudos de demanda e das duas pesquisas isoladas descritas anteriormente foram elaborados 10 grupos de análise que representavam os seguintes aspectos: avaliação do destino turístico; avaliação dos atrativos turísticos; avaliação da infraestrutura geral (este somente para o grupo dos estudos de demanda de 1987 a 2000, já que as variáveis pesquisadas não possibilitaram a avaliação por aspectos específicos); avaliação do sistema viário; avaliação do transporte público; avaliação da mobilidade urbana; avaliação da segurança pública; avaliação do meio ambiente; avaliação da paisagem urbana e avaliação da qualidade de vida em Curitiba.

Para cada um dos grupos de análise descritos anteriormente, foram desenvolvidas tabelas, apresentadas na sequência, criadas com base nos estudos bibliográficos, documentais e nos dados existentes nas pesquisas de demanda, congregando as variáveis que possibilitaram a avaliação dos aspectos estudados, relacionando-os à avaliação da qualidade e da satisfação do destino e às imagens da cidade mais citadas pelos entrevistados.

As tabelas de cada grupo de análise foram separadas em 3: a tese de Gândara (2001); as pesquisas de demanda de 2001 a 2012; e a pesquisa da Copa de 2014. As tabelas são idênticas diferenciando-se somente a da Copa de 2014 em que foram acrescentadas as imagens de cidade planejada/organizada e cidade dos parques.

Quanto às imagens trabalhadas pelo estudo foram escolhidas as mais identificadas pelos entrevistados e as que coincidem com as influências e as propostas induzidas pelos planos diretores na cidade de Curitiba.

**Tabela 2- Modelo da tabela de avaliação do destino turístico.**

	ATRATIVOS TURÍSTICOS EM GERAL	INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS EM GERAL	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS EM GERAL	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
Ano	**	**	**	***	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela.

**Tabela 3 - Modelo da tabela de avaliação de atrativo turístico.**

	ATRATIVOS TURÍSTICOS EM GERAL	AVALIAÇÃO DESTINO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
--	-------------------------------	-------------------	------------------	------------------



Ano	**	**	**	**	***	****	**	**
-----	----	----	----	----	-----	------	----	----

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela;

\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

**Tabela 7 - Modelo da tabela de avaliação de mobilidade urbana.**

	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	SISTEMA VIÁRIO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOBILIDADE URBANA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*		
Ano	***	***	****	****	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: valor da avaliação do aspecto avaliado;

\*\*\*\*: média aritmética das avaliações anteriores;

\*\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

**Tabela 8 - Modelo da tabela de avaliação da segurança pública.**

	INFRA ESTRUTURA	INFRA ESTRUTURA	INFRA ESTRUTURA	INFRA ESTRUTURA	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	SEGURANÇA PÚBLICA	LIMPEZA PÚBLICA	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*		
Ano	**	**	**	**	**	**	***	****	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela;

\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

**Tabela 9 - Modelo da tabela de avaliação do meio ambiente urbano.**

	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	INFRA ESTRUTURA	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	LIMPEZA PÚBLICA	ASPECTOS AMBIENTAIS EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*		
Ano	**	**	**	**	**	***	****	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela;

\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

**Tabela 10 — Modelo da tabela de avaliação da paisagem urbana.**

	INFRAESTRUTURA	INFRAESTRUTURA	INFRAESTRUTURA	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	LIMPEZA PÚBLICA	SEGURANÇA PÚBLICA	VIAS URBANAS	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	PAISAGEM URBANA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*		
Ano	**	**	**	**	**	**	**	***	****	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela;

\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

**Tabela 11 - Modelo da tabela de avaliação da qualidade de vida.**

	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	QUALIFICAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	SISTEMA VIÁRIO	TRANSPORTE COLETIVO	SEGURANÇA PÚBLICA	MEIO AMBIENTE	PAISAGEM URBANA	QUALIDADE DE VIDA EM GERAL	QUALIDADE DE VIDA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*	BOM*		
Ano	***	***	***	***	***	****	**	*****	**	**

\*BOM: é considerada a soma das porcentagens de bom e ótimo encontradas nas pesquisas de demanda;

\*\* : valores em porcentagem de bom e ótimo atribuídos pelos entrevistados às variáveis;

\*\*\*: valor da avaliação do aspecto avaliado;

\*\*\*\*: média aritmética dos valores atribuídos às variáveis apresentadas na tabela;

\*\*\*\*\*: valor da avaliação do destino turístico.

As tabelas apresentam em valor de porcentagem os índices de bom e ótimo encontrados nas pesquisas estudadas de cada uma das variáveis que, reunidas, possibilitaram, por meio da média dos valores atribuídos por residentes e turistas, a avaliação dos aspectos em cada ano das pesquisas.

Vale informar que somente a partir de 2001 houve a possibilidade de caracterizar a infraestrutura e os serviços urbanos da cidade em: avaliação do sistema viário; avaliação do transporte público; avaliação da mobilidade urbana; avaliação da segurança pública; avaliação do meio ambiente; avaliação da paisagem urbana e avaliação da qualidade de vida em Curitiba. E identificar a definição da imagem da cidade de forma a discutir como cada uma das avaliações dos elementos da infraestrutura e serviços urbanos influenciam a formação da mesma. Como só a partir de 2003 surge no questionário das pesquisas de demanda as variáveis e o público-alvo que permitem a comparação entre as respostas de visitantes e residentes, é, obviamente, apenas a partir desse ano que tais dados podem ser avaliados.

Neste sentido, a análise e a validação dos resultados se deram segundo Laville e Dionne (1999), por emparelhamento com a discussão conceitual realizada anteriormente no marco teórico e em outros trabalhos científicos como teses e dissertações, e os dados encontrados nos planos diretores e nas pesquisas de demanda. O uso do emparelhamento justifica-se, uma vez que o pesquisador buscou, a partir de uma abordagem teórica, compreender o fenômeno estudado. É fundamental a associação entre teoria e realidade, garantindo-se a qualidade do estudo desenvolvido (KRIPPENDORFF, 2001; LAVILLE; DIONNE, 1999).

Assim, tal metodologia auxiliou na análise de cada plano diretor, suas possibilidades no desenvolvimento do turismo, as transformações impostas à cidade de Curitiba frente às políticas públicas e legislações, comparando as experiências e as avaliações de moradores e residentes e suas avaliações quanto aos aspectos urbanos e turísticos da cidade e a imagem que os mesmos formam de Curitiba.

Acredita-se assim concretizar a análise em uma abordagem histórica, diagnosticando como se deu a apropriação do espaço urbano pelo turismo, as transformações que as políticas na cidade de Curitiba acarretaram na atividade turística e o atual estado deste fenômeno na capital do estado do Paraná. O

trabalho foi realizado de modo a proporcionar dados concretos e atuais que conseguiram descrever os efeitos das atividades humanas, como as políticas públicas podem influenciar e modificar o modo de vida nas cidades, impulsionando o desenvolvimento de uma determinada atividade, favorecendo a melhoria de qualidade de vida de sua população. Buscou-se comprovar a tese de que em Curitiba os anos de planejamento urbano orientados pelos planos diretores oportunizaram o surgimento de infraestruturas e serviços urbanos e atrativos turísticos que influenciam a satisfação de visitantes e de visitados e que são percebidos na imagem do destino turístico Curitiba.

### **3 O PLANO DIRETOR COMO INSTRUMENTO DE PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO URBANA, SUAS INTERFERÊNCIAS NA CIDADE E SUAS INFLUÊNCIAS NA DINÂMICA DOS DESTINOS TURÍSTICOS**

Este referencial teórico objetiva discutir o planejamento urbano, considerando o plano diretor como ferramenta de orientação de desenvolvimento da cidade e as transformações promovidas por ele como facilidades para o uso dos espaços da urbe pelo turismo. A conversão da cidade em um destino turístico que apresenta qualidade ambiental, percebida tanto pelo visitante quanto pelo morador, proporciona satisfação às expectativas de ambos os usuários, acarretando a formação de uma imagem positiva para o destino turístico que nada mais é do que a imagem favorável da própria cidade.

Este marco teórico está segmentado em três blocos temáticos: o primeiro, uma reflexão teórica sobre a cidade e a prática do turismo, assim como sobre o planejamento urbano e o plano diretor. No segundo bloco de discussão encontra-se um ensaio teórico dos elementos urbanos trabalhados pelo planejamento urbano e planos diretores, que consistem na integração, mobilidade urbana e zoneamento, uso e ocupação do solo como elementos do planejamento urbano, patrimônio ambiental e cultural como fator de qualidade ambiental urbana e incremento na prática do turismo; a paisagem urbana e seu uso no turismo; o uso da cidade como destino turístico e as oportunidades de desenvolvimento. Por fim, no terceiro bloco foram abordadas as temáticas de qualidade, satisfação e a imagem do destino turístico urbano.

#### **3.1 O PLANO DIRETOR E A PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE PARA A PRÁTICA DO TURISMO**

As cidades são espaços de encontros, de convivências, de história, cada qual com suas singularidades, fruto da ocupação e produção espacial, possuem atratividades diversas que motivam visitas, mas, para isso, devem ser locais adequados ao convívio em sociedade, apresentando qualidades sociais, culturais e ambientais que atendam às necessidades e às expectativas

da população e estimulem a visitação (ASCHER, 2010; LOPES, 1998; RAMOS *et al.*, 2008; MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010).

O Plano Diretor consiste em um instrumento de planejamento e gestão da cidade com o objetivo de encontrar soluções práticas para necessidades locais, baseado em debate com a sociedade, em que a comunidade auxilia os gestores a levantar necessidades e soluções para problemas locais (SOUZA, 2011; LOPES, 1998; GRACIA; MARIANI, 2013).

Tais soluções em muitos casos proporcionam o surgimento de paisagens urbanas que oportunizam novos usos e significados a antigas formas da cidade que, ao serem valorizadas pela comunidade e pelo mercado, podem ser utilizadas pela atividade do turismo, como, por exemplos: edificações antigas preservadas, centros históricos, áreas públicas como praças e parques, além da infraestrutura e dos serviços urbanos (CULLEN, 2010; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; RODRIGUES, 2001).

Muitas das ações resultantes destes planos acabam deixando marcas na cidade que são apropriadas não somente pelos moradores, mas por quem as visita, incentivando o turismo no espaço urbano (RIBEIRO; SILVEIRA, 2006; MOURA, 2007; RUSCHMANN, 1997; SINCLAIR *et al.*, 1994).

### **3.1.1 Cidade, espaço urbano e atividade turística.**

As cidades são espaços privilegiados para o consumo, sendo o próprio espaço urbano consumido pelos usuários, incentivados por meio da publicidade. A dinamicidade dos espaços urbanos, bem como suas características e singularidades de local de encontro, transformam as cidades em locais de interesse turístico. A urbe apresenta em seu território os principais elementos do patrimônio turístico: atrativos que motivam a visitação, equipamentos e serviços turísticos que atendem às necessidades do viajante, infraestrutura e serviços urbanos que apoiam o desenvolvimento da atividade, uma superestrutura que coordena e orienta o desenvolvimento das cidades (CASTROGIOVANNI, 2013; EDWARDS *et al.*, 2008; ASHWORTH; PAGE, 2010; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

A atividade turística, ao se desenvolver nos espaços urbanos, apropria-se da infraestrutura e recursos existentes e das facilidades implantadas na



cidade, atribuindo uma nova realidade a eles, que acabam por se tornar espaços de consumo para um determinado grupo de usuários. Compreender a dinâmica espacial do turismo consiste na compreensão da complexa relação que esta atividade estabelece com fatores sociais, ambientais, políticos, econômicos e culturais, que de certa forma refletem na produção do espaço que está sendo apropriado por ela (TELES, 2009; XAVIER, 2007; YAZIGI, 2001; MOURA, 2007).

O hábito de viajar se tornou uma necessidade na sociedade de consumo em que vivemos, impulsionando o turismo devido às facilidades geradas pelo desenvolvimento de tecnologias de transporte, comunicação e produção. Estas tendências acabam sendo incorporadas pelas grandes cidades que, em seus espaços fragmentados e de conflitos sociais, encontram uma alternativa de desenvolvimento por meio da reorganização espacial, da requalificação e redefinição das funções das cidades, desta forma impulsionando direta e/ou indiretamente o turismo (BERTONCELLO, 1999; LEMOS, 1999; OLIVEIRA, 1999; RAMÍREZ, 2008).

As necessidades de lazer são, na realidade, criadas por uma sociedade consumista, tornando o turismo uma atividade econômica de expressão mundial. É preciso considerar o fato já mencionado de que tal atividade, ao se desenvolver, possibilita uma interação com o espaço de destino, transformando-o e modificando-o. Hábitos como lazer, divertimento, entretenimento e necessidades de evasão impulsionam o surgimento de uma demanda por espaços com usos específicos como esporte, recreação, cultura, descanso e contemplação. Algumas cidades podem ter suas fisionomias alteradas devido à adequação de espaços ao lazer e à recreação, ou pela apropriação do turismo (BAHL, 2004; XAVIER, 2007; RODRIGUES, 2001; OLIVEIRA, 1999).

O turismo se apropria do espaço para desenvolver suas práticas, por meio do consumo, da produção e reprodução do capital, tornando o lugar uma mercadoria, expandindo e apropriando áreas de recreação, entretenimento, lazer e de passeio valorizadas pelos moradores no seu cotidiano, para novos atores sociais, mesclando e misturando as práticas cotidianas às turísticas. Muitas das práticas e serviços turísticos não são de uso exclusivo dos turistas,

mas se incorporam ao cotidiano da cidade (CESAR; VIANNA, 2013; RECHIA, 2005; ASHWORTH; PAGE, 2010;).

A indústria cultural modifica as cidades em espaços privilegiados, onde as transformações culturais e de consumo são transmitidas a toda a sociedade pelos meios de comunicação. Assim, a cidade se coloca ao consumo por meio de seu patrimônio ambiental, cultural e histórico, através da apropriação e da reapropriação destes bens para fins de lazer, recreação, turismo, aprendizado, entretenimento e cultura (BERTONCELLO, 1999; EDWARDS *et al.*, 2008; RAMÍREZ, 2008; SCHETTINI, 2008).

Esta perspectiva proporciona à cidade novos horizontes de desenvolvimento, obrigando-a a promover-se no mercado global como uma mercadoria a ser comprada, ou vendida para consumidores nacionais e internacionais. Queirós (2009, p. 4) observa que “as políticas urbanas tornaram-se mais ambiciosas e assentam em estratégias para aumentar a atratividade das cidades”. Esta característica das cidades, juntamente com seu dinamismo, proporciona aos espaços urbanos uma atratividade de lugares com níveis variados de motivação, o que impulsiona as cidades a procurarem uma nova forma de interação com os demais centros de suas regiões (YAZIGI, 2001; CASTROGIOVANNI, 2013; LERNER, 2011).

Para Queirós (2010), a exteriorização da produção de bens e serviços ocorre cada vez mais fora das empresas. Este fato acaba por influenciar a dinâmica das cidades, apresentando-as como verdadeiros espaços produtivos, gerando novas mercadorias, criando valor de troca para certos espaços da cidade, que se tornam produtos de atividades como o turismo, o que exige, consequentemente, mais atenção do poder público, de modo a proporcionar a esses espaços um ambiente mais propício para as atividades econômicas e a inclusão social (ASCHER, 2010; MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; XAVIER, 2007).

Uma vez transformada em mercadoria, a cidade, ou espaços da cidade, torna-se produto destinado a grupos com capital suficiente para consumi-la, sejam investidores, visitantes ou o próprio cidadão. Aumenta, assim, a desigualdade, a segregação espacial e, consequentemente, os conflitos nos centros urbanos. Esta realidade oprime o habitante, usuário da cidade, obrigando-o a se tornar um mero comprador do espaço, transformado

em produto por meio da compra ou da venda, e, como indivíduo, ele vê as opções se reduzindo ou conta com poucas oportunidades de participar ativamente da construção da cidade e da cidadania (VAINER, 2011; MARICATO, 2011; GRANT, 2005; LEFEBVRE, 1999).

Há uma diferença entre o conceito de cidade e o de espaço urbano. A cidade acaba por ser a expressão concreta do modo de viver de uma comunidade, representa a forma, a materialização da sociedade, enquanto o espaço urbano consiste no conteúdo das relações sociais, e constitui o abstrato, que acaba por ser a natureza da cidade, e esta por sua vez é o concreto, a materialização do urbano, por meio de seu conjunto de espaços abertos e edificações. Desta forma, o espaço urbano e as cidades são inseparáveis e indissociáveis (RAMOS *et al.*, 2008; SANTOS, 1993; LEFEBVRE, 1999; SOUZA, 2010; OLIVEIRA, 1998).

O espaço urbano consiste no reflexo do modo de viver e pensar de uma sociedade que acaba materializando marcas na cidade. Deste modo o espaço urbano se torna desigual e em constante transformação. A cidade vem a ser um arranjo do conjunto de objetos e ações que expressam a forma de viver de uma comunidade em uma determinada época, podendo deixar marcas que se tornarão patrimônios valorizados ou simplesmente esquecidos na evolução constante da dinâmica urbana (IASI, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013; LEFEBVRE, 1999; LYNCH, 2011).

Na busca de entender a realidade existente nas cidades, Moura (2007), Sánchez (2003), Souza (2005) e Lopes (1998) salientam que devemos abordá-la por meio das suas relações de produção do espaço urbano, uma vez que esta abordagem permite compreender os modelos e fatos espaciais como produtos e processos de uma sociedade.

Por ser um produto do processo de uma sociedade o espaço urbano é contradição concreta, reunindo conflitos, lugar de embates e confrontações; conflitos estes que emergem dos desejos resultantes de necessidades e expectativas de públicos diversos. Assim, este espaço deve ser entendido como o amadurecimento das contradições que, por sua vez, não são derivadas da desigualdade, mas da dinamicidade e da espontaneidade que é característica marcante das cidades (LEFEBVRE, 1999; IASI, 2013).

Destas relações conflituosas, muitas vezes benéficas ao espaço urbano, surge a diversidade, elemento fundamental que nele fomenta a vida. A diversidade é gerada pela proximidade de muitas pessoas que manifestam seus anseios, capacidades e necessidades, tornando a cidade um local de encontro, de interação, de confrontos de interesses, de usos diversos. As concentrações de pessoas diferentes proporcionam assim aos espaços urbanos diversidades variadas e concentradas, oportunizando um leque de interesses que venham a satisfazer indivíduos e empresas, estimulando o uso das ruas e bairros que possuam tal diversidade (LEFEVBRE, 1999; HARVEY, 2013; JACOBS, 2011).

Em decorrência desta diversidade a cidade acaba sendo um espaço privilegiado para um intercâmbio de comunicação, de informações e de mercadorias. São espaços de excelência para o convívio e as relações sociais. E esta facilidade de interação social é que valoriza a cidade para interesses industriais e de serviços e possibilidades de troca (CAPEL, 1975).

Este conjunto de oportunidades e opções, espontaneidade e diversidade pode e deve ser valorizado, já que resulta em um direito precioso dos cidadãos, uma vez que espaços de animação e variedade atraem pessoas e, conseqüentemente, mais animação e diversidade, sendo cruciais para o bom desempenho social e econômico da cidade. Surgem, assim, espaços públicos e ruas vivas e de usos contínuos. Mas nem sempre as diferenças geram oportunidades, a mesma diversidade pode resultar em segregação, exclusão e intolerância quando não há um amadurecimento em relação a confrontos e conflitos (LEFEVBRE, 1999; HARVEY, 2013; JACOBS, 2011).

Os espaços urbanos não se estabelecem de forma ocasional, mas conforme distintas formas de produzir, baseadas em relações sociais específicas que refletem a vida da população e o modo como esta se apropria dos espaços urbanos (CARLOS, 2008; SÁNCHEZ, 2003). Segundo Ribeiro (2005), Moura (2008), Lopes (1998) e Souza (2005), tal interação ocorre para que a sociedade possa produzir um espaço que atenda suas necessidades, visando ao funcionamento do ciclo do capital e da produção humana.

Esses espaços são formados por um conjunto solidário e indissociável de sistemas, de objetos e de ações que, compreendidos em conjunto, influenciam uns aos outros, limitando assim as transformações que tais

sistemas tendem a induzir ao outro. Estes sistemas interagem, uma vez que por um lado os objetos condicionam as ações e em contrapartida as ações também modificam ou criam novos objetos, transformando e configurando a cidade dotando-a de certa dinamicidade (SANTOS, 1999; RODRIGUES, 2001).

Segundo Cruz (2002), normalmente novos objetos são construídos para atender novas necessidades, ou ainda, objetos antigos são modificados e adaptados para adquirir novas funções. No caso do turismo, tais mudanças estão voltadas à melhoria e à adequação do patrimônio turístico de uma localidade, visando a satisfazer às necessidades dos turistas e da comunidade. Prédios antigos que perderam sua função original, mas que possuem certo valor histórico, arquitetônico ou social acabam por ser apropriados e valorizados como recurso turístico a ser utilizado para o lazer, a recreação e o consumo (BERTOCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; JACOBS, 2011).

A recuperação e a reciclagem dos equipamentos, serviços e da infraestrutura urbana se tornam uma estratégia que possibilita tal apropriação e uso deste patrimônio, e estes bens são transformados em objetos de desejo e consumo, sendo apropriados e gerando fluxo de visitantes e de divisas. Muitos dos espaços da industrialização hoje abandonados são apropriados por atividades de lazer e cultura, mudando suas funções para que possam ser inseridos em roteiros turísticos pela cidade. A dinamicidade do uso do solo urbano vem oportunizando novas formas de usos econômicos, sociais e culturais dos bairros da cidade (LE MOS, 1999; RAMÍREZ, 2008; SCHETTINI, 2008; XAVIER, 2007).

O espaço urbano deve ser entendido como um local de encontro entre as relações sociais e humanas que nele vivem e as que o visitam. Um espaço criado e construído pelo homem com o objetivo principal de viver em sociedade, tendo como principais funções utilitárias que a sustentam: habitação, trabalho, circulação e lazer. Portanto, toda cidade acaba sendo reflexo da forma de pensar das pessoas que nela vivem, criando assim uma identidade única em cada espaço (SAGI, 2008; ASCHER, 2010; BANDEIRA, 2013; LERNER, 2011).

Como local de encontro a concentração urbana possibilita o intercâmbio de informações e convergências, em um ambiente que oportuniza a acumulação de conhecimentos, pessoas, riquezas e capital. As cidades se

tornam lugares de criação, com uma realidade que tem a capacidade de reunir, aproximar os elementos de produção. Ali nada existe sem relação, seja de troca, seja de proximidade, permitindo a reunião de elementos que proporcionam na cidade diversas oportunidades e opções (LEFEBVRE, 1999).

A cidade consiste em um ambiente propício à inovação e ao desenvolvimento, uma vez que é um aglomerado de produção de bens, serviços e conhecimento. Um modelo social que possui equipamentos, cultura e valores coletivos. Portanto, é uma aglomeração de indivíduos que possuem diversas inter-relações de naturezas variadas e especializadas, de acordo com suas estruturas sociais, atividades culturais e econômicas (CÉSAR; STIGLIANO, 2010; XAVIER, 2007; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Não pode a cidade ser considerada somente como reflexo de um fato econômico, ou modo de produção, mas sim, de fatores sociais, políticos, ambientais. Como explicam Carlos (2008), Capel (1975) e Sagi (2008), o urbano é fruto do estilo de vida de uma sociedade que se modifica ao longo do tempo, deixando na cidade marcas de sua forma de apropriação do espaço.

Para Lopez Palomeque (1995), Lamas (2000) e Castrogiovanni (2001), este dinamismo transforma as cidades a cada instante, modificando-as, dando novos valores aos espaços. Uma cidade é muito mais do que simplesmente o que os olhos podem ver, é preciso encarar as cidades com verdadeiros "olhos de ver", não observando simplesmente suas formas, mas o que estas formas representam e representaram para uma determinada sociedade em um determinado período de tempo. As cidades são espaços de transformação e diversos elementos interferem em sua formação: o meio ambiente, a economia, a cultura, as relações sociais e de poder, as políticas, etc. (CAPEL, 1975; RAMÍREZ, 2008; SCHETTINI, 2008).

Carlos (2008) comenta que um dos principais elementos motivadores das mudanças das cidades consiste no desenvolvimento das forças produtivas. Surgem assim inúmeras oportunidades de modificações nos usos dos espaços já existentes, podendo transformar lugares antes desqualificados em espaços produtivos (CORIOLANO; PARENTE, 2011; CASTROGIOVANNI, 2001; MOURA, 2007). Deste modo, em função da divisão do trabalho as cidades apresentam seus espaços fragmentados e em subespaços diferenciados

(SANTOS,1993). Apesar de unos, os espaços urbanos possuem guetos com características particulares (OBIOL MENERO, 1997; CAMPOS FILHO, 2003).

A cidade se caracteriza por ser dividida em espaços fragmentados, segregados, que rompem com as relações, com as trocas, com as aproximações, destruindo deste modo o contato, a diversidade, a liberdade de informação, o convívio com o diferente, o amadurecimento dos conflitos, uma vez que os espaços se segregam e se fragmentam em espaços fortificados e excludentes (HARVEY, 2013; LEFEBVRE, 1999).

Há diferenças explícitas entre os diversos espaços da cidade formal e informal, os investimentos em melhorias que o turismo vem a utilizar e tem a capacidade de promover, acabam sendo realizados em uma área reduzida da cidade formal, normalmente já dotada de infraestrutura e serviços diversos, e conseqüentemente, valorizam-se ainda mais tais áreas e aumenta a segregação existente na cidade (LEMOS, 1999; DUARTE, 2011; CAMPOS FILHOS, 2003).

Transforma-se, desse modo, esta parte da cidade em uma vitrine, uma vez que a cidade formal está equipada com recursos e infraestrutura, é relativamente segura e inserida em um contexto global. Mas é preciso entender que os espaços de bem-estar e de qualidade conflitam com espaços degradados e deteriorados, havendo necessidade de minimizar tais contradições, pois o resultado mais comum desta desigualdade acaba sendo o surgimento e a reafirmação de espaços segregados, a violência e a intolerância (BERTONCELLO, 1999; BALTRUSIS, 2007; MARICATO, 2001).

O dinamismo da cidade a transforma a cada momento, remodelando e requalificando espaços urbanos. Devido ao seu crescimento a cidade deve ser organizada por um planejamento, seu controle e monitoramento devem contar com uma ativa participação da cidadania, de modo a controlar as propostas do plano diretor, do sistema de circulação e de zoneamento. Podendo assim influenciar na redução do valor de uso de determinados espaços urbanos, desqualificando estes ambientes devido ao aumento da hostilidade, tornando-os cada vez mais estressantes e violentos (CAMPOS FILHO, 2003; CASTROGIOVANNI, 2001).

O turismo é entendido como uma atividade adicional nas cidades como as capitais, que possuem um desenvolvimento econômico na indústria e nos

serviços, capaz de gerar novos postos de trabalho e alternativas de renda, podendo gerar impactos positivos sociais, ambientais e culturais (EJARQUE, 2005; RAMÍREZ, 2008; ASHWORTH; PAGE, 2010; EDWARDS *et al.*, 2008).

A dinâmica impulsionada pelo capitalismo mantém constante a modificação de detalhes nos espaços das cidades. Estes detalhes se tornam fundamentais na atratividade para o turismo, que se apropria destas transformações, qualificando-a por meio de seus espaços singulares, que encantam por sua diversidade e particularidades culturais, naturais e sociais (BANDEIRA, 2013).

Os visitantes, mesmo utilizando a cidade de forma temporária, esperam encontrar no local que visitam características de infraestrutura e qualidade de vida parecidas com as de suas cidades de origem, influenciando desta forma a modificação do espaço que está sendo visitado, interferindo na produção e reprodução dos espaços nas cidades que se tornam destinos turísticos (PIMENTEL, 2013; CESAR; VIANNA, 2013).

O turismo se apropria dos espaços das cidades que possuem potencialidade para tal fim, tornando-os lugares de usos compartilhados, concentrando serviços, visitantes e residentes. A singularidade dos espaços e a sensibilidade para com as tradições e hábitos locais possibilitam experiências urbanas ricas culturalmente e novas práticas sociais, assim como uma nova forma de pensar a cidade (HARVEY, 2009). Os espaços que já vêm sendo utilizados pela comunidade se tornam mais fáceis de apropriar, como explicou Jacobs (2011), a concentração de pessoas tem a capacidade de atrair mais indivíduos.

Deste modo pode-se entender que a apropriação pelo turismo se dá normalmente em espaços das cidades dotados de infraestrutura e que já são apropriados por indivíduos com finalidades diversas, sejam estas de lazer, entretenimento, cultura, descanso, etc. (TSCHOKE, 2011).

A apropriação está relacionada a uma interação física do indivíduo com o local, que dota o espaço de uso e significado específicos, tornando-o próprio ao sujeito. A apropriação dos espaços da cidade pela sociedade tem a responsabilidade de efetivar as funções que sejam coerentes e sejam valorizadas pela comunidade que os utiliza. Há uma relação complexa entre comunidade-espaço e comunidade-comunidade (RECHIA *et al.*, 2012).



São os usuários destes espaços que lhe atribuem usos, sentido e significado. Dessa maneira, a fim de favorecer a apropriação dos espaços públicos pela comunidade há a necessidade de que o poder público trabalhe dimensões como: as pessoas, o ambiente, as condições de trabalho, a acessibilidade, as possibilidades de educação e as políticas públicas setoriais, dotando os espaços públicos com melhorias que favorecem um uso coerente e compatível com o bem-estar da população (TSCHOKE, 2011).

Tais transformações são propiciadas pelo próprio Estado, que disponibiliza espaços e equipamentos a serem (re)apropriados para novos usos, por meio de normas que possibilitam a transformação e a utilização para novos fins, muitas vezes oportunizando a concessão de uso para empresas privadas. Desta forma amplia-se a oferta turística, recreativa, de lazer e cultural na cidade, na busca do melhoramento da qualidade de vida da população nos lugares onde estes equipamentos são instalados. Mas esta melhora tem um preço, uma vez que estes equipamentos são normalmente instalados em áreas da cidade já valorizadas e com melhores infraestruturas. Pode aumentar assim a segregação espacial e social na cidade (BERTONCELLO, 1999; MARICATO, 2001).

A valorização de certos espaços urbanos, seja para o turismo, seja para outra finalidade, não ocorre somente por sua potencialidade, uma vez que a cidade deve ser entendida, segundo Firkowski (2009), Maricato (2001) e Corrêa (1999), como espaços fragmentados formados e influenciados por diversos atores com interesses variados. Cada uma das cidades possui particularidades e singularidades que as tornam únicas. Assim, para sua gestão adequada é preciso antes de tudo pensar e refletir sobre as realidades vivenciadas em cada uma delas, buscando a inovação para solucionar problemas passados, presentes e futuros (TURÉGANO, 2007).

O poder público deve atuar como mediador de modo a proporcionar investimentos em infraestrutura e organização que visem à reprodução do capital, bem como a melhoria das condições de vida da população e a justiça social, gerenciando conflitos e contradições que possam impedir tal ciclo. Entende-se que o processo de criação da cidade deve ser compreendido de forma dual entre o espontâneo e o planejado, de modo que ambos interagem o

tempo todo formando a cidade, influenciando um ao outro (CORIOLANO; PARENTE, 2011; OBIOL MENERO, 1997; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011).

O planejamento urbano, por meio de seus instrumentos, como o plano diretor, vem definir e induzir a valorização de determinadas áreas da cidade, na tentativa de dinamizar a economia e melhorar a qualidade de vida da população. Muitas das transformações oriundas deste planejamento facilitam o surgimento do turismo na cidade, quando estas se tornam elementos que proporcionam bem-estar, dotando os espaços de qualidades que refletem na satisfação dos usuários da urbe.

### **3.1.2 Planejamento urbano e plano diretor como instrumentos que constroem a atratividade turística da cidade**

As políticas públicas devem ser formuladas com o intuito de minimizar conflitos e proporcionar oportunidades de crescimento ordenado em harmonia com o meio ambiente, atendendo às necessidades dos cidadãos. Estas políticas não são exclusivamente turísticas sendo necessários para o bom funcionamento do turismo investimentos em infraestrutura urbana, que primeiramente irão melhorar a cidade para os habitantes, podendo atender de modo satisfatório também aos seus visitantes (RIBEIRO; SILVEIRA, 2006; MOURA, 2007; RUSCHMANN, 1997; LOPEZ PALOMEQUE, 1995; SINCLAIR *et al.*, 1994).

Tais decisões devem ser tomadas por meio de um processo racional que ordena os recursos existentes na busca de atingir objetivos futuros, produzindo na cidade um ambiente de qualidade que possa proporcionar um real desenvolvimento humano. Como salienta Lamas (2000), todo e qualquer processo de planejamento, físico ou não, fica gravado no espaço, precisa haver transformação desse espaço para que nele possa ocorrer o desenvolvimento humano.

O planejamento urbano deve ser um processo pelo qual se pretende atingir objetivos por meio da organização e do controle dos recursos disponíveis e dos fatores externos que podem vir a interferir no desenvolvimento da cidade. Utilizam-se estratégias e políticas que venham a

orientar e normatizar o crescimento e desenvolvimento da cidade, visando ao aumento e à manutenção da qualidade de vida da população. A gestão do resultado parcial do planejamento, o plano, deve ser uma constante, na busca de orientar e ajustar os rumos das propostas de desenvolvimento, uma vez que as cidades são espaços que combinam ordem e caos em um processo constante de transformações, induzidas, mescladas com ações espontâneas e muitas vezes imprevisíveis (PETROCCHI, 2004; LOPEZ PALOMEQUE, 1995; JUDD, 2003; MOURA, 2007).

As mudanças econômicas impulsionam as materializações dos processos de urbanização. Atualmente a problemática urbana central está focada na competitividade urbana, sendo que as ações de cunho econômico refletem em implicações espaciais na cidade, desafiando a urbanização das mesmas. Portanto, ao pensar a cidade é preciso que isso seja feito de maneira integrada, de modo a atentar para todas as suas dimensões: políticas, econômicas, sociais, culturais e ambientais (ENDLICH, 2009; MARICATO, 2001; VAINER, 2011; HARVEY, 2013).

Os projetos de mudanças na cidade ocorrem com diversas funções, como por exemplo: preocupações sanitárias, redução da deterioração da paisagem, melhoria nos padrões de qualidade de vida da população e ordenamento do desenvolvimento da cidade. É importante frisar que o planejamento urbano, independentemente de sua autonomia e de sua amplitude, não é imune aos conflitos de interesses dos diversos atores da cidade. Equilibrar estes interesses e procurar incentivar a participação da população neste processo passam a ser verdadeiros desafios aos planejadores (OLIVEIRA, 1999; DUARTE, 2011; ULTRAMARI; REZENDE, 2008; LERNER, 2011).

O planejamento e a gestão urbana devem ser compreendidos por um processo que lida com uma teia de interesses que gera conflitos devido a solicitações diversas, tendo assim ganhadores e perdedores, dominantes e dominados. As reflexões e as propostas de intervenção dos planejadores e gestores da cidade não podem ser vistas como ausentes de intenções e valores específicos, uma vez que eles estão inseridos e são dependentes e mediados por instituições que possuem ideologias e interesses, que influenciam e de certa forma dão direção às análises e às propostas

intervencionistas no espaço. O planejamento urbano consiste em um mecanismo de indução, de análise da realidade e de motivação a mudanças na cidade, na tentativa de atingir os melhores níveis de qualidade de vida (SOUZA, 2010; DUARTE, 2010).

Como expõe Harvey (2013), o direito à cidade vai muito além do acesso aos bens já existentes. Ele consiste no direito da população de transformar a cidade onde reside, redefinindo-a para atender suas necessidades coletivas, uma vez que ela é o usuário da urbe e, por meio de ações cotidianas e engajamentos políticos, sociais, econômicos e culturais, (re)molda e (re)define a cidade em que vive.

A intervenção da administração pública no crescimento e no ordenamento das cidades se faz necessária, direcionando o desenvolvimento do espaço mais equilibrado socialmente e com maior harmonia com o meio ambiente, já que o planejamento deve compreender que os espaços urbanos se configuram em espaços fragmentados, devido à diversidade de usos da terra (lazer, serviços, indústria, educação, circulação, moradia, etc.) que se têm justapostos entre si. Tem-se, portanto, no plano diretor um instrumento de planejamento importante quanto à organização da cidade (SIVIERO, 2004; OBIOL MENERO, 1997; LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

O plano diretor se apresenta como um dos principais instrumentos do planejamento urbano. Foi utilizado por algumas capitais dos estados brasileiros, como Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro, desde a década de 1940, dirigidos pelo francês Alfred Agache, cujo foco era planos higienistas, de melhorias no sistema viário com os planos das avenidas, embelezamento das cidades e a divisão da cidade em centros funcionais. Com a aprovação da Constituição Federal de 1988 tais instrumentos foram regulamentados, tornando-se obrigatórios para cidades com mais de 20 mil habitantes. Precisam ser aprovados pela Câmara Municipal, e têm como finalidade ordenar e orientar o desenvolvimento e a expansão da cidade (DUARTE, 2011; IPEA; USP; IPPUC, 2001; MARICATO, 2011; SOUZA; SILVA, 2010).

No ano de 2001, com a aprovação da Lei Federal nº 10.257, denominada Estatuto da Cidade, surgem inovações no modo como se dá a importância e a visão do planejamento urbano no Brasil. A Constituição Federal e o Estatuto da Cidade redefiniram o Plano Diretor municipal. Nas novas

orientações dessa Lei, o Plano Diretor se tornou elemento-chave, o principal documento de política urbana, reformulando a cultura da gestão urbana, definindo estratégias de desenvolvimento municipal e constituindo-se como instrumento de orientação de um fluxo constante de investimentos (BUENO, 2007; CYMBLISTA, 2007; BRASIL, 2001; DUARTE, 2011).

Deve estabelecer as diretrizes do desenvolvimento urbano com foco na melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Deve atender aos anseios da população, em um processo participativo na gestão e no planejamento, elaborando e fiscalizando ações que proporcionem aos espaços urbanos melhorias sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais. Precisa tratar de funções as mais diversas como moradia, trabalho, locomoção, lazer, entre outras, na intenção de encontrar um lugar de destaque na economia global. Porém, o plano em si não é a solução, ele deve ser trabalhado de forma integrada e articulado com políticas públicas municipais, estaduais e federais (YAZIGI, 2001; GRACIA; MARIANI, 2013; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; LOCH *et al.*, 2008; MARICATO, 2001).

Converte-se em uma ferramenta de orientação para formulação das políticas públicas, indicando princípios e regras formulados por meio de debate entre os atores sociais que definirão como se dará o desenvolvimento do espaço urbano de que fazem parte. O planejamento urbano não deve ser pensado por uma visão estritamente física, que priorize a ordenação do território, sua configuração arquitetônica, seus equipamentos coletivos, mas deve proporcionar um ambiente que possa possibilitar a construção da cidadania para seus habitantes e a criação da função social da cidade (CASTROGIOVANNI, 2013; LOPES, 1998; SOUZA, 2005; SOUZA; SILVA, 2010; BALTRUSIS, 2007).

Devem-se utilizar os planos com ênfase nas características locais, formulados e executados com a participação da população local, ampliando assim os agentes envolvidos e os temas debatidos, na tentativa de reforçar as potencialidades da cidade, bem como melhorar a qualidade de vida urbana diretamente vinculada ao embelezamento, à limpeza, à segurança e regularidade dos espaços públicos, formando uma identidade local e dotando-a de capacidade de gerar desenvolvimento, formando uma nova imagem da

cidade (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001; RECHIA, 2005).

Com foco na participação da população na tomada de decisão sobre os rumos do desenvolvimento de sua cidade, o Estatuto da Cidade veio trazer uma proposta inovadora para muitos municípios, a obrigatoriedade da participação da comunidade nas diversas etapas do plano diretor, por meio de audiências públicas e da divulgação do documento para que todos os interessados tenham acesso a ele. Objetiva assim a responsabilidade de toda a população pela elaboração e implementação do plano diretor, de modo que juntamente se possa decidir e encontrar as soluções para os anseios da comunidade. Isso faz com que haja uma corresponsabilidade de todos quanto ao plano diretor e, conseqüentemente, quanto ao planejamento urbano e a direção do desenvolvimento da cidade (DUARTE, 2011; MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000; ULTRAMARI; REZENDE, 2008).

Este documento deve ser entendido como um espaço de debate, de construção coletiva do espaço urbano, portanto uma oportunidade de reconhecer e amadurecer os conflitos existentes, considerando-os de modo a orientar e promover os direcionamentos na cidade com foco na melhoria da qualidade de vida da comunidade, de modo a ordenar o espaço urbano na integração entre o trabalho, o lazer e a moradia, ao mesmo tempo em que possa gerar o desenvolvimento econômico por meio de estratégias que atraiam novos setores produtivos (RIBEIRO, 2005; SOUZA; SILVA, 2010; LOCH *et al.*, 2008; RODRIGUEZ; ACOSTA, 2009; BUENO, 2007).

Para incentivar a participação podem ser utilizados mecanismos como as conferências e a formação de conselhos municipais, além da obrigatoriedade das audiências públicas. Os conselhos formados por membros do poder público e da sociedade civil organizada auxiliam no controle e fiscalização do andamento do plano diretor. Busca-se assim ouvir e debater a opinião e a opção do cidadão, que tem em seu bairro um estilo de vida particular a que está acostumado. Desta forma os cidadãos devem ser consultados de modo que possam indicar as peculiaridades e as potencialidades existentes, para assim decidirem de forma consciente as interferências atuais e futuras em seus bairros (CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011).

O discurso de plano participativo é válido, mas a realidade se distinguiu da prática, uma vez que a população normalmente não participa ativamente da elaboração do plano, não reconhecendo seus problemas e possíveis soluções no plano diretor. Possivelmente porque muitas vezes o documento não dá conta de trabalhar temas populares, conflitos e problemas cotidianos, que interessam à maioria da população. Torna-se assim o processo de elaboração do plano muito mais consultivo e informativo do que participativo efetivamente (ULTRAMARI; REZENDE, 2008).

A formulação e elaboração do plano diretor devem consistir em uma oportunidade de criar espaço para debater a cidade, identificando metas que venham a melhorar a vida coletiva, incentivando a participação popular. Para tanto, este documento deve ser escrito de forma sucinta, clara e objetiva, possibilitando o fácil entendimento e a compreensão, estimulando o planejamento e a gestão democrática e participativa, com normas variadas e flexíveis que oportunizem não uma, mas várias alternativas de soluções a um problema, e não a rigidez e a visão simplista de solução de verdades absolutas, longe da real necessidade das comunidades, em planos de gabinetes que não sejam implementáveis (MORETTI, 2007; BUENO, 2007; MARICATO, 2001; SIMÃO, 2001; DEL RIO, 1990).

Resultado de um processo de análise coletiva da realidade vivenciada pela cidade, com a finalidade de, em conjunto com a comunidade, possibilitar uma gestão que possa transpor o papel, sair das salas de reunião e dos gabinetes e tornar o planejado em executável, o plano diretor deve integrar as contradições existentes nestes espaços, possibilitando uma circulação eficiente de pessoas, bens, informações. Deve também dinamizar as oportunidades e potencialidades da cidade de modificar e solucionar os obstáculos encontrados. Logo, o plano diretor não deve ser entendido como um fim, um mecanismo definitivo de tornar a cidade ideal, e sim como um meio alternativo de possibilitar mudanças na cidade real, com base em uma gestão democrática, na função social e no direito à cidade (MORETTI, 2007; FIRKOWSKI, 2009; MARICATO, 2001; SOUZA; SILVA, 2010).

Isso porque os planos, em sua maioria, se comprometem somente com parte da cidade, não compreendendo ou discutindo a urbe como um todo. A cidade “ilegal” não é reconhecida nestes planos, suas transformações e

dinamicidades espontâneas não são sequer observadas, as características e dimensões desta porção da cidade não são reconhecidas. Portanto, muitos planos se tornam desvinculados da prática e da realidade urbana existentes (MARICATO, 2011).

A cidade consiste em um espaço dinâmico e fragmentado, composto por uma série de organizações que se relacionam estabelecendo uma rede, onde as parcerias públicas, comunidade e iniciativas privadas são necessárias e fundamentais para a boa gestão. Assim, as novas funções dos líderes locais seriam formar uma aliança em que os agentes locais pudessem trabalhar em conjunto, para formatação de uma imagem positiva da cidade, de modo a promover o bem-estar social, a melhoria da qualidade de vida da população, assim como buscar investimentos externos, parcerias que venham a facilitar a gestão e o planejamento da cidade, onde os cidadãos possam ter facilidades e possibilidades de apropriação de espaços públicos de qualidade proporcionando o bem-estar social (PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2001; GÂNDARA, 2001).

Por meio do plano diretor o poder público deve assumir novas tarefas como, por exemplo, oportunizar a participação de todos os agentes locais nos processos de planejamento e gestão urbana; promover a geração de emprego e renda por meio do uso das potencialidades locais; promover a preservação ambiental e cultural garantindo a qualidade dos espaços urbanos, a proteção dos valores locais e o respeito à identidade local de modo a gerar experiências e sentimentos de pertencimento, resgatando o orgulho da comunidade enquanto esta se (re)apropria dos espaços públicos da cidade (SIMÃO, 2001; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011; YAZIGI, 2009).

A ideia de criar um sentimento e uma ideia de consenso entre os cidadãos, é um argumento combatido por diversos autores. Isto porque o consenso é o oposto da representação da cidade, um espaço de dissenso, fragmentado, contraditório e conflituoso. Assim, um sentimento de consenso acaba com a divergência, a negociação dos confrontos de interesses, faz com que a cidade seja compreendida como uma unidade indivisível e comum, onde todos vivem e vivenciam a mesma cidade, a mesma crise, e isto não consiste na realidade. É preciso recusar o sentimento do consenso para poder negociar



os conflitos e conviver com o diferente, em um espaço político de construção da cidadania (VAINER, 2011).

Para melhorias na própria cidade o poder público deve buscar uma aproximação, parcerias com o setor privado, uma vez que estes agentes aliados ao planejamento podem oferecer estímulos à geração de emprego e renda e, conseqüentemente, à vida das populações da urbe. Para diversos autores (DUARTE, 2011; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010a; CARBALLO *et al.*, 2011; GÂNDARA *et al.*, 2012), as cidades devem estar preparadas para atuar como atores relevantes no mercado. Os planejadores necessitam deixar claro seus objetivos, ter uma constante análise do ambiente interno e externo para encontrar oportunidades, e principalmente atrair investidores para a cidade. Isto porque os empresários possuem interesses em saber como a cidade pode oportunizar conveniências para maiores investimentos. Promovendo oportunidades visíveis com objetivos bem definidos e claros, com uma linguagem direta e simples, possibilita-se uma articulação entre agentes do setor público e do privado, e estes últimos devem se interessar em investir na cidade desejável pelo planejamento.

Cada vez mais o espaço passa a ser desejo e produto indispensáveis para expansão do capital, a cidade entendida como mercadoria necessita ser competitiva em um mercado cada vez mais globalizado. Sua gestão e seu planejamento passam a ser concebidos como se as cidades fossem empresas. Os planos diretores se tornam obsoletos e com pouca flexibilidade, a cidade-mercadoria, negociável, flexível, necessita se atualizar cada vez mais e fortalecer o relacionamento entre Estado, capital privado e cidade (RECHIA, 2005; VAINER, 2011; ULTRAMARI; REZENDE, 2008).

A nova realidade das cidades e sua preocupação em se tornar competitivas devem ser observadas com cautela, uma vez que a venda da cidade significa a venda de atributos desejados pelo comprador que se apropriará de partes de seu interesse na cidade, que são valorizadas pelo capital transnacional. As cidades acabam por vender as mesmas coisas aos mesmos compradores, podendo haver uma homogeneização, uma padronização das cidades mundiais (VAINER, 2011; HARVEY, 2009).

A participação direta de capitais e iniciativa privada no processo de planejamento e de políticas de uma cidade necessita ser mediada com

prudência, uma vez que estes remetem a instituições, cidadãos, interesses e intervenções. E pode gerar um processo de legitimação e apropriação de determinados instrumentos do poder público, como o plano diretor, pela lógica e por grupos de capitais privados. Pensar a cidade com estratégias de empresa é gerir a cidade com foco no mercado, na busca de resultados conforme os desejos, informações e dados do mercado, sendo que o controle e o planejamento são estranhos ao espaço social, uma vez que a competitividade, a produtividade, os resultados é o que interessa. A cidade deve ser eficaz aos olhos do mercado (VAINER, 2011).

Para tanto é construída uma imagem positiva da cidade, de alta qualidade, por meio do embelezamento, da cenarização, do espetáculo, da efemeridade e da superficialidade. A imagem vendida é a parte da cidade escolhida para representar o todo, encobrendo e mascarando a cidade real, mas com grande poder de venda e captação de capital (MARICATO, 2011; HARVEY, 2009).

Instituir a cidade-empresa consiste em uma negação da cidade como espaço político de construção da cidadania, pois ela nega a cidade como espaço fragmentado, como lugar do conflito. O projeto da cidade deve ser unificado no consenso comum, negociando a cidade e determinados espaços da urbe a um público pré-estabelecido, que a valorize e possua condições de consumi-la, ignorando o verdadeiro valor do espaço urbano como local de encontro, confronto e diversidade entre os cidadãos (VAINER, 2011; HARVEY, 2009).

O espaço urbano não é simplesmente uma mercadoria ou um cenário social, ele é o lugar da experiência e da vivência do cotidiano, local de convivência e dominação econômica e ideológica. Assim, o plano diretor tem um papel fundamental na tentativa de romper e mediar a realidade descrita anteriormente, devendo garantir um desenvolvimento mais igualitário, equilibrado e harmonioso da cidade, configurando uma figura central na tomada de decisão das políticas urbanas. A participação popular é uma exigência do Estatuto da Cidade, sendo essencial para solução de problemas que superam a questão da propriedade privada (MARICATO, 2011).

A lei de zoneamento deve ser trabalhada de forma a possibilitar a integração de usos diversos, restringindo os elementos que são incoerentes

com o desenvolvimento e a qualidade ambiental urbana. Considera-se que é a diversidade e não as cópias que oportunizam a interação de usos, permitindo e incentivando a instalação de novas atividades econômicas na cidade, que venham a respeitar e agregar valor fortalecendo os aspectos culturais, artísticos, ambientais e históricos (JACOBS, 2011; LERNER, 2011). Isso se contrapõe à lógica global, buscando utilizar as potencialidades naturais e humanas locais, incentivando as singularidades da cidade.

Os serviços urbanos devem ser universalizados, dotando os bairros de infraestruturas e equipamentos, favorecendo a instalação de empresas privadas e benefícios coletivos à população, como o acesso à cultura, informação, áreas verdes, de lazer e recreação, de forma segura e confortável, sem a necessidade do deslocamento em grandes distâncias. Os usos diversos das ruas pelas pessoas no cotidiano manifestam vida nas ruas e nos espaços públicos. A diversidade da cidade e seus múltiplos usos combinados dotam-na de uma de suas maiores riquezas, a multiplicidade de escolhas e opções, um espaço de encontro e de troca: de ideias, informação, mercadorias, vivências, experiências etc. (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; JACOBS, 2011).

As novas tecnologias transformam as cidades e o modo como estas devem ser pensadas e trabalhadas, incentivando uma nova visão em que a participação é uma exigência. É preciso entender que as cidades não possuem mais um centro de atração, mas se configuram em um tecido fragmentado que possui vários centros de atrações. Deste modo, o zoneamento por meio da funcionalidade não atende mais as exigências destas cidades que se transformam a todo instante, planos rígidos e sem flexibilidades não dialogam com as transformações constantes em espaços urbanos dinâmicos. A cidade constrói suas imagens e seus símbolos ao mesmo tempo em que os destrói e os torna inócuos (ULTRAMARI; MOURA, 1994).

O espaço urbano deve ser pensado para produzir um ambiente de qualidade, em que os serviços públicos à disposição da população atendam seus anseios. Viabilizando uma percepção positiva de seus usuários, sejam estes habitantes ou visitantes da cidade, o instrumento de planejamento, de gestão e controle, o plano diretor, tem a incumbência de basear suas análises e decisões na realidade da localidade, sendo as políticas públicas integradas e formuladas mediante uma atividade conjunta entre poder público, iniciativa

privada e comunidade (ASCHER, 2010; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; LOCH *et al.*, 2008; SOARES *et al.*, 2012).

As responsabilidades do plano diretor e do planejamento urbano consistem em avaliar a realidade atual da comunidade e possibilitar, por meio de políticas e normas, o alcance dos objetivos da comunidade, transformando a cidade em um lugar em que a variedade de ideias, planos, expectativas e necessidades possa se concretizar (GRANT, 2005; HARVEY, 2013; JACOBS, 2011).

Muitos desafios encontram-se à frente do planejador urbano, mas um dos principais consiste em lidar com as cidades com uma ocupação desordenada, fruto de uma urbanização por inchaço, a qual sobrecarrega e acarreta a ineficiência dos serviços públicos para a população. Programas e projetos que sejam trabalhos de forma integrada entre as diversas secretarias, fugindo de projetos isolados e estanques são soluções adequadas a tal realidade. Deste modo, fica claro que os serviços públicos necessitam de planejamento e de gestão integrados, com base em uma infraestrutura que possibilite sua execução, e o cuidado com o meio ambiente para assim serem desenvolvidos de forma satisfatória e com qualidade, agregando valor à cidade (DUARTE, 2011; SOUZA, 2010).

O plano diretor deve proporcionar sua operacionalização aproximando gestão, planejamento e execução, orientando os investimentos para os interesses públicos. Deve ser aplicável a toda a cidade de modo cidadão e universal, ser de fácil fiscalização, acesso e compreensão por toda a população (MARICATO, 2001; SIMÃO, 2001).

O gerenciamento do plano diretor normalmente fica sob a responsabilidade de um órgão específico da administração pública. A gestão do plano consiste em um constante acompanhamento e controle, e se preciso for atualizações e alterações em suas propostas, uma vez que a cidade, entendida como espaço dinâmico, sofre diversas influências e intervenções internas e externas que a mantêm constantemente em transformação. Tal dinamismo faz com que os cenários e as propostas que foram elaborados possam mudar e devem ser adaptados às novas realidades quando necessário (DUARTE, 2011).

As facilidades que muitas vezes são pensadas para a população acabam sendo utilizadas como elementos de atratividade de turistas. Intervenções estipuladas nos planos diretores de organização do espaço urbano têm grande interferência na capacidade de transformar a urbe em espaços a serem utilizados pelo setor do turismo. Principalmente quando as diretrizes são a preservação e conservação do patrimônio cultural e natural da cidade, a melhoria de infraestrutura do sistema viário, a realização de programação com foco no lazer e na recreação, e outras melhorias que proporcionem à comunidade maior bem-estar e uso dos serviços e espaços públicos da urbe.

A utilização do espaço pelo turismo se dá por meio do uso misto ou excludente de parte da cidade e de sua estrutura, que pode ser definido como um conjunto de bens e serviços que possibilitem a utilização destes lugares para prática do turismo (CRUZ, 2002; VERA REBOLLO, 2011).

A própria cidade apresenta uma atração ao turismo, suas características de modo de vida, ruas, espaços públicos, paisagens singulares, espaços culturais, locais de encontro, organizações profissionais e educacionais, entre outras peculiaridades, possuem a capacidade de motivar a visita. A adequação de elementos essenciais que qualificam o espaço turístico é imprescindível para que o mesmo seja reconhecido como tal (CASTROGIOVANNI, 2001; YAZIGI, 2001; ASHWORTH; PAGE, 2010).

O espaço turístico é formado pela presença dos atrativos turísticos que consistem na matéria-prima do turismo, mais os empreendimentos turísticos e a infraestrutura. Estes três elementos somados à existência de turistas em um determinado local são considerados para definir o espaço turístico de uma localidade (BOULLÓN, 2002; VALLS, 1996; MIDDLETON, 2002).

O espaço turístico é representado pela relação de dependência de objetos e ações que transformam, modificam e possibilitam a prática do turismo que basicamente consiste na existência de uma matéria-prima para a prática do turismo que motive a viagem do indivíduo de seu local de residência para a destinação (atrativo turístico); um conjunto de empreendimentos de serviços que possibilite um aparato produtivo que permita ao visitante o deslocamento, a permanência e a alimentação fora de sua residência (empreendimentos turísticos); a existência de bens e serviços básicos que possibilitem o apoio e a utilização, a existência do aparato produtivo e os atrativos turísticos

(infraestrutura); e, por fim, é preciso que haja um sistema organizacional que possua recursos humanos e materiais para que possa realizar a gestão e a organização da destinação turística urbana (superestrutura) (MIDDLETON, 2002; BOULLON, 2002; PETROCCHI, 2004). Este trabalho tentará focar suas análises nos atrativos e na infraestrutura urbana que agregam valor e qualidade à experiência turística do destino turístico Curitiba.

A existência de atrativos turísticos é imprescindível para o desenvolvimento turístico de uma destinação, considerado o elemento que atrai e desperta o desejo do turista de conhecer e visitar uma cidade, uma vez que estes motivam o deslocamento de visitantes e residentes para utilizá-los em suas horas de ócio e lazer. Suas características ambientais, construtivas, paisagísticas e culturais, assim como seu uso e valorização por moradores e visitantes de uma cidade, consistem nas características primordiais de atratividade e vivacidade destes atrativos nas áreas urbanas (MIDDLETON, 2002; VALLS, 1996).

Os atrativos turísticos urbanos são normalmente elementos da cidade que foram apropriados pelo turismo em virtude de sua valorização e reconhecimento como artefato que possui qualidades estéticas e de uso para a população e captam a atenção dos visitantes da cidade e o desejo deles de usufruí-los. A conservação e manutenção de um atrativo são fundamentais para a continuidade de sua atratividade (BOULLON, 2002; PETROCCHI, 2004; CASTROGIOVANNI, 2001).

As características da maioria dos atrativos turísticos exigem que o visitante de uma cidade se desloque até os mesmos para vivenciá-los, necessitando assim da existência de infraestrutura, facilidades e serviços urbanos que possibilitem o uso e a permanência adequados ao atrativo e que, conseqüentemente, agregam qualidade na visitação e na experiência turística de um destino turístico urbano (RODRIGUES, 2001; VALLS, 1996).

A infraestrutura, por sua vez, consiste em um dos componentes fundamentais para o bom funcionamento do turismo urbano, pois pode ser entendida como a existência de bens e serviços que a cidade possui e oferece à sustentação das estruturas sociais e produtivas. Fazem parte da infraestrutura os serviços e as estruturas essenciais de educação, saúde, moradia, transporte público, sistema viário, comunicações, energia e

segurança. Portanto, esta tem como caráter a estruturação e o apoio ao desenvolvimento da vida na cidade por meio de um conjunto de bens e serviços essenciais para a vida urbana e suas atividades básicas de morar, trabalhar, recrear e circular (MIDDLETON, 2002; BOULLON, 2002; PETROCCHI, 2004).

O desenvolvimento do turismo está condicionado à existência da infraestrutura, pois não é possível investir em locais cujo acesso é inviável, permanecendo incomunicáveis, mesmo que lá se encontre um atrativo de grande expressão. Sem uma infraestrutura básica não existem condições de se implantar empreendimentos turísticos e atender aos turistas. Tais investimentos do poder público vêm proporcionar uma melhoria na qualidade de vida da população local (CASTROGIOVANNI, 2001; YAZIGI, 2001).

A atratividade da cidade consiste em estes espaços e paisagens conterem acessos bons e seguros, espaços públicos, serviços e infraestrutura urbana de qualidade, e uma boa densidade de espaços públicos e edificações diferenciados e homogêneos, que transmitem ao mesmo tempo familiaridade, reconhecimento e estranheza, tendo a capacidade de surpreender o turista a cada momento (JUDD, 2003; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; EDWARDS *et al.*, 2008; GÂNDARA, 2001).

A diversidade da vida urbana torna-se um trunfo na oferta turística de uma localidade, a concentração de edificações de épocas e estilos diferentes, manifestações culturais, lojas e o comércio, espaços públicos, ruas com vida, repleta de pessoas diferentes em seu cotidiano, chamam a atenção e aguçam a curiosidade, seja pela publicidade ou pela necessidade de experienciar o diferente. A cidade tem algo a oferecer a todos, um espaço repleto de oportunidades, de vivências variadas, capaz de satisfazer as necessidades mais diversas (ASHWORTH; PAGE, 2010; JACOBS, 2011; CASTROGIOVANNI, 2013).

Há uma relação direta entre o grau de urbanização e o aumento da demanda turística por uma cidade. Isto porque a maioria dos indivíduos que buscam experiências turísticas são oriundos de cidades e, portanto, requerem encontrar, ao visitar uma grande cidade, ao menos a mesma qualidade e comodidade de infraestrutura e de serviços urbanos de suas cidades de origem (PIMENTEL, 2013).

Evidencia-se que uma cidade com qualidade na infraestrutura, nos serviços e equipamentos urbanos, com diversidade de artefatos e paisagens, possui características que qualificam seus espaços para o uso do turismo. Em alguns casos a infraestrutura e os serviços urbanos já existem e têm qualidade para atender a população. Foram executados por meio de um planejamento urbano. Em outros casos a urbanização se dá pelo turismo, transformando e (re)construindo a cidade para que esta atividade possa ocorrer de forma satisfatória. A urbanização por meio do turismo ocorre pela apropriação de espaços distintos da cidade, aos quais são atribuídos novos usos e valores econômicos, sociais, culturais e políticos, pela atividade turística que vem utilizar tais espaços na cidade, tornando-os espaços produtivos de consumo (CRUZ, 2002; BOULLÓN, 2002; PIMENTEL, 2013).

Embora os turistas anseiem por visitar e vivenciar a cidade, não são todos os espaços que os visitantes estão dispostos a frequentar ou que estão disponíveis para o turista experienciar, seja pela publicidade da cidade, pelo desejo dos turistas ou pela indução dos planejadores urbanos. Assim, o turismo urbano normalmente se desenvolve em espaços fragmentados, determinados e demarcados dentro da cidade, que são definidos para que sejam consumidos. A definição se dá por suas características de diversidade, singularidade e qualidade de infraestrutura, são espaços de fácil controle nos quais a imprevisibilidade e a espontaneidade do cotidiano do caos urbano são comedidas. Esses espaços são convertidos em ambientes de fascínio e espetáculo para seu consumo (JUDD, 2003).

Estes espaços são delimitados, segundo Judd (2003), em quatro elementos que os definem e os determinam: o desejo, o consumo, o tempo e o movimento. O desejo e o consumo são definidos pela publicidade e pelo marketing do local, criando expectativas e definindo valores. O tempo está relacionado à questão da temporalidade da visita, ao período limitado que o turista tem para visitar a cidade, de modo a definir quais lugares visitar segundo seus desejos e anseios. O movimento é definido pelos percursos e caminhos que o turista irá percorrer para se deslocar entre os atrativos. Estes caminhos devem possuir qualidade estrutural e paisagística, a fim de transmitir imagens similares às dos espaços visitados.



Os espaços turísticos na cidade podem ser criados e construídos para este fim, ou ser apropriados pelo turismo devido a suas características, determinando um roteiro fixo dos locais que devem ser visitados e percorridos, possibilitando uma visão limitada da cidade. Ocupando uma pequena parte da cidade, esta série de espaços, em alguns casos segregados e fragmentados da urbe, acaba por proporcionar uma colagem de cenários preestabelecidos, trabalhados esteticamente, que podem dar origem a uma imagem induzida e/ou imposta, distinta muitas vezes da imagem cotidiana elaborada pelo residente da cidade (JUDD, 2003).

Isto porque a forma como o espaço é vivenciado, experimentado pelo visitante, é distinta da vivenciada pelo residente, seus comportamentos, interesses e finalidades de uso e consumo do espaço guiam sua visão e seus sentimentos no momento que ele se integra ao meio. O cotidiano do visitante muitas vezes contrasta com o do residente no destino, uma vez que o primeiro se apropria dos espaços da cidade de forma efêmera, resultando em uma vivência superficial. Criam-se assim vivências, experiências e imagens diferentes entre os visitantes e os residentes que utilizam o mesmo espaço como suporte para seu cotidiano (PIMENTEL, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Mas vale salientar que atualmente os espaços turísticos e os espaços de ócio e entretenimento dos residentes da cidade se fundem, uma vez que a cada dia o lazer nos grandes centros urbanos torna-se um elemento fundamental, que qualifica a vida nas cidades. Quando os moradores não estão trabalhando ou viajando eles se utilizam normalmente destes espaços para ocupar o tempo livre, apropriando-se de tais lugares para sanar suas necessidades e desejos de ócio e entretenimento (JUDD, 2003; RECHIA, 2005).

Tais espaços, portanto, devem ser pensados, planejados e adaptados para atender a todos os usuários da cidade, sejam estes visitantes ou residentes. A urbe, ao possuir espaços com qualidade e em número suficiente para atender em conjunto esta demanda, será reconhecida pela imagem de qualidade de vida. Mas é preciso ressaltar que os espaços de lazer e cultura da cidade devem ser pensados como ambientes de inclusão e não de segregação, possibilitando o uso misto de atividades por todos os indivíduos, enriquecendo

o lugar com diversidade e integração, incorporando estes espaços ao cotidiano do cidadão.

Portanto, a melhoria da organização da cidade deve ser uma ação de cunho social e econômico, elaborada de modo a proporcionar a melhoria da qualidade de vida da comunidade, organizada para satisfazer as necessidades das pessoas que usam a cidade nas suas funções mais diversas como de moradia, trabalho, locomoção, lazer, entre outras (YAZIGI, 2001; LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

É inevitável a entrada dos grandes centros no mercado global, a competitividade passa a ser uma das grandes questões hoje trabalhadas nas capitais. O turismo sem dúvida é uma das formas de a cidade se mostrar e integrar o global ao local, uma vez que o local, as peculiaridades, a singularidade passam a ser valorizados pelo global. As particularidades se destacam, transformando-as em atrativos ao investimento do capital. O lugar, sendo a integração destas particularidades e a relação das demandas de sua população, necessita de um trabalho de planejamento e de um documento como o plano diretor para orientar o desenvolvimento da cidade, com qualidade e particularidades que atendam às exigências de sua população. Assim a urbe poderá ser identificada, valorizada e competitiva em um cenário global (GRACIA; MARIANI, 2013).

O plano diretor compreende um mecanismo que visa promover a qualidade e a valorização da cidade, e tende a pensar e trabalhar os elementos internos dela, dotando-a de infraestrutura, serviços, equipamentos e espaços de qualidade que atendam a população, permitindo-lhe desenvolver-se e encontrar soluções econômicas, sociais, culturais e políticas de forma equilibrada e equitativa. O plano diretor pensa, portanto, a cidade “para dentro”.

Entende-se, dessa forma, a importância da inseparabilidade entre o planejamento urbano e o turismo, sendo a gestão integrada entre a qualidade turística e os demais serviços urbanos uma realidade, pois a qualidade das vivências do cotidiano e a experiência do turista são frutos da execução e do trabalho do planejamento por meio de um documento orientador, podendo ser este o plano diretor. Ele agregará à cidade elementos valorizados pela comunidade local e pelo mercado global. Cabe aos gestores públicos, através dos documentos de legislação, encontrar o equilíbrio entre o desenvolvimento

econômico e o social nas cidades, mantendo qualidade, diversidade e competitividade.

O turismo, por sua vez, tende a se apropriar destas melhorias e particularidades da cidade, que são valorizadas pela globalização, e torná-las visíveis em um mercado global. Serviços e atrativos que se destacam são inseridos e reconhecidos como um espaço de qualidade no mundo global, o turismo torna a cidade competitiva, auxiliando no seu desenvolvimento por meio da geração de emprego e renda, da preservação do patrimônio cultural e ambiental, da melhoria da infraestrutura e dos serviços e espaços de lazer.

A atratividade da cidade não consiste somente na presença dos atrativos, mas nas condições que a urbe dispõe ao visitante para usufruir dos espaços turísticos por meio dos elementos da infraestrutura e serviços urbanos, tais como sistema viário, transporte público, leis e normas de zoneamento do uso do solo, patrimônio ambiental e cultural, paisagem urbana e desenvolvimento social e econômico. Estes elementos normalmente são trabalhados e definidos pelo processo de planejamento urbano e constam da agenda dos planos diretores municipais. Suas adequações ao atendimento das expectativas e das demandas dos usuários possibilitam o uso turístico da urbe, assim como auxiliam na criação e na manutenção da atratividade da mesma e na satisfação de moradores e visitantes quanto às experiências vividas na cidade.

### 3.2 INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS COMO FATORES DE SUCESSO PARA O DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS

A satisfação dos usuários está diretamente relacionada às experiências ao vivenciar os espaços da cidade, assim como a ter expectativas e necessidades atendidas pela infraestrutura e pelos serviços urbanos. A qualidade de vida da população é o resultado de políticas públicas, frutos de um processo racional de análise e tomada de decisão, e do planejamento urbano, o qual define ações e propostas que ao serem executadas possibilitam melhorias em determinantes socioambientais e econômicos (ROCHA *et al.*, 2000).

A percepção da qualidade de vida de uma cidade não reside somente em uma indução de planos e do planejamento. Ao ser reconhecida por seus habitantes, ela passa a ser valorizada também pelos visitantes da urbe. Ambos os usuários avaliam constantemente indicadores como circulação, segurança, meio ambiente, paisagem, trabalho, lazer e recreação para definir e identificar a qualidade de vida dos centros urbanos. Aliados a estes indicadores, a infraestrutura e os serviços urbanos constituem determinantes para qualidade de vida, uma vez que seu desempenho altera a qualidade dos indicadores descritos anteriormente e consequentemente os níveis de satisfação de moradores e visitantes. Isso facilita o desenvolvimento da cidade, criando atratividade e facilitando o incremento da economia, da equidade social e do cuidado ambiental (GÂNDARA, 2001).

A qualidade de vida é uma das finalidades dos planos diretores que, ao estipularem normas, regras e orientações para evolução das cidades, determinam ações que definirão o processo de transformação na circulação, no patrimônio ambiental e cultural, na paisagem urbana e no desenvolvimento social e econômico da urbe. Estas ações possibilitam a criação de novas oportunidades para o incremento do turismo, seja na criação ou renovação de espaços públicos que se tornem atrativos turísticos, seja na melhoria das condições de uso turístico da cidade. Elas acarretam mudanças na forma como a cidade é experienciada, alterando a percepção de qualidade dos elementos urbanos e, consequentemente, modificando os níveis de satisfação e a imagem percebida da urbe.

### **3.2.1 Mobilidade urbana e zoneamento do uso e ocupação do solo e a prática do turismo nas cidades**

A cidade é composta basicamente por edificações e espaços abertos, mais a soma da infraestrutura que possibilita o seu uso, sendo uma associação entre a forma, a estrutura e a função da cidade (MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005), que pode ser entendida por três sistemas distintos: de produção, de reprodução e de circulação. O espaço urbano deixa de ser um espaço de produção para se tornar um espaço produtivo, onde as condições de deslocamento se tornam elemento imprescindível na distribuição espacial das atividades, funções e serviços urbanos. A infraestrutura é um dos elementos primordiais para consolidação da atividade turística (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; AMOUZOU, 2000; SIMÃO, 2001).

O sistema viário exige preocupação para sua instalação devido a quatro particularidades: abrange mais de 50% do custo de urbanização, constituindo assim o sistema mais oneroso de implantação; ocupa entre 20 a 25% do solo urbano; apresenta maior dificuldade para aumentar sua capacidade decorrente dos motivos já apresentados e dos problemas de alternativas de operação; está diretamente ligado aos usuários, uma vez que é por ele que se dá a circulação na cidade, evidenciando assim todos os acertos e erros de projeto (MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).

A evolução das cidades foi pautada pelo desenvolvimento das tecnologias de comunicação e de transportes. Os problemas do trânsito nos grandes centros não serão solucionados apenas por um simples programa de melhoria de tráfego, de restrição de uso de veículos particulares, ou pela melhoria do transporte público para as necessidades da sociedade. Mas sim por meio de um trabalho que integre estas ações a outras iniciativas que proporcionem o uso racional das vias de deslocamento e do transporte público, integrando as questões de vias, uso do solo e transporte (AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995; CAMPOS FILHO, 2003; CAPEL, 1975).

A configuração atual da mobilidade urbana resultante do aumento do uso do veículo individual frente ao transporte coletivo acarreta inúmeros prejuízos: ambientais, sociais e econômicos. Exige das autoridades públicas soluções na área de planejamento urbano e transportes que possibilitem

medidas inovadoras considerando providências que integrem o uso e a ocupação do solo urbano, os sistemas de transporte e a infraestrutura viária (LOPES, 2011; SOUZA, 2010).

A mobilidade nas cidades é um fator determinante de desenvolvimento e qualidade de vida, já que estas características consistem em uma rede de relações sociais definida por meio da interação dos fluxos de pessoas, informações e bens sobre uma infraestrutura com capacidade de transformar espaços, alterando sua forma e seu sentido conforme as características de cada local (LOPEZ *et al.*, 2010).

Deste modo, a mobilidade urbana não deve ser entendida somente como um fator urbano determinado pela infraestrutura viária e de transporte que favorece a fluidez do trânsito na cidade. Sua complexidade está relacionada à interação entre fator humano, veículo, via pública e meio ambiente (SCAINGELLA, 2001).

Cada tipo de uso do solo tem como consequência a geração de tráfego, por isso é necessário, por meio da lei de zoneamento, identificar e limitar o coeficiente e o uso das edificações e terrenos, proporcionando melhor utilização dos recursos investidos em infraestrutura, para que esta seja plenamente utilizada. É preciso, ainda, por meio dos planos diretores de diversos níveis e pelo zoneamento, definir zonas de tranquilidade e áreas de tráfego intenso, incentivando a instalação de comércio e serviços adequados às características de cada área (LOPES, 2011; SOUZA, 2010; CAMPOS FILHO, 2003).

O zoneamento deve surgir a partir de análise prévia da capacidade de suporte do sistema de circulação e dos usos do solo que se pretende implantar, deste modo identificando a intensidade de uso que se dará a determinada área. O cálculo para identificação de uso do solo deve levar em conta o modal de transporte coletivo a ser utilizado pelos usuários, pois quanto maior for a capacidade de transporte de passageiros, maior poderá ser a intensidade do uso do solo. É preciso muito mais do que incentivar o uso do transporte coletivo, há a necessidade de organizar e transformar este transporte em um sistema eficiente e que satisfaça as necessidades dos usuários (CAMPOS FILHO, 2003).

A não observação desses detalhes acarretará em problemas a serem enfrentados pelo próprio cidadão, por isso a necessidade de articulação entre o sistema viário, o transporte público e o uso do solo, de modo a evitar problemas estruturais, sociais, econômicos e ambientais nas cidades. A qualidade ambiental do tecido urbano é definida pela estrutura de mobilidade urbana e suas influências nas intensidades de uso do solo. A relação circulação e qualidade de vida estão ligadas, uma vez que quanto maior a circulação de veículos em uma rua, menor será a qualidade de moradia nos imóveis lindeiros. Isso ocorre em função do aumento de problemas ambientais como poluição do ar, sonora e diminuição da tranquilidade. Dessa maneira, a organização e a harmonia entre o uso do solo, o sistema viário e o transporte público consistem em formas de garantir qualidade de vida aos moradores da cidade (DUARTE, 2011; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

As possíveis soluções de melhora da mobilidade nas cidades são factíveis com base em estratégias que Ewing *et al.* (2007 *apud* FRAGOMENI, 2012; BARCZAK; DUARTE, 2012) denominam 5 ds, que são: densidade, diversidade, desenho urbano (características do sistema viário), acessibilidade ao destino e distância do transporte público.

Reduzindo as distâncias de deslocamento e as necessidades de locomoção em veículos particulares, com ações de concentração da população próximo aos terminais e eixos troncais do transporte coletivo, aumentando sua densidade, racionaliza-se a oferta da infraestrutura (FRAGOMENI, 2012; SCAINGELLA, 2001). Isso foi planejado em Curitiba com os eixos estruturais, na tentativa de reduzir a expansão urbana por meio do espalhamento da cidade.

Quanto maior for o número de viagens e a distância percorrida mais congestionamentos haverá na cidade, portanto medidas de planejamento de áreas residenciais próximas a áreas de trabalho, mesmo que em escala relativamente pequena, já auxiliariam na redução do impacto do trânsito nas cidades. O planejamento urbano deve ser redesenhado e repensado na escala do pedestre, fomentando o deslocamento de curtas distâncias. Uma alternativa real de auxílio a esta nova forma de idealizar a cidade é o uso misto de diversas áreas da urbe, com integração e aproximação entre os usos de

moradia e áreas comerciais em uma mesma zona (BARCZAK; DUARTE, 2012).

A diversidade de usos em uma mesma zona origina diversos benefícios, aumentando do uso e a segurança dos espaços públicos, os quais são frequentados por pessoas com motivações diversas em diferentes períodos do dia. A proximidade de áreas residenciais e de comércio e serviços possibilita a redução da distância e da necessidade de deslocamentos para o consumidor e o trabalhador, estimulando a locomoção nestas áreas em modais de transportes não motorizados (FRAGOMENI, 2012; SCAINGELLA, 2001).

A qualidade do uso da rua como espaço público e a tranquilidade para os moradores de um bairro estão diretamente relacionadas ao número de veículos que por ali trafegam, que de certa forma privatizam o espaço público de circulação. É preciso definir um sistema de transporte eficiente que possibilite a mobilidade em diversas direções por meio de uma malha cerrada e organizada, conforme a necessidade dos usuários e as especificidades das regiões (CAMPOS FILHO, 2003; VASCONCELLOS, 2001).

Os sistemas viário e de transporte coletivo são elementos do cotidiano urbano que qualificam a cidade. Quando bem geridos e executados podem ser fator determinante no crescimento e desenvolvimento da urbe, possibilitando a mobilidade eficiente de pessoas, auxiliando na redução de congestionamentos e, conseqüentemente, favorecendo o deslocamento de bens, serviços e produtos. As cidades devem ser adaptadas à circulação de todos, adequando-se para atender aos indivíduos que possuem algum tipo de dificuldade de locomoção.

A principal forma de circular pela cidade é por meio de suas vias, sejam estas para veículos particulares, transporte coletivo, ciclovias compartilhadas entre os meios de locomoção, os passeios, e as exclusivas para pedestres, entre outras. Os deslocamentos devem proporcionar aos usuários experiências positivas, em vias de qualidade que proporcionem a percepção da cidade, propiciando deslocamentos agradáveis, atendendo as expectativas dos usuários, aumentando sua satisfação e agregando valor à imagem da cidade (LYNCH, 2011; BOULLÓN, 2002).

Para tanto é preciso que as vias apresentem as seguintes características: facilidade de fluxo de pessoas e veículos; estética agradável de



acordo com seu uso (residencial, comercial, industrial, áreas verdes, etc.) e ambiente (arborização, conjunto de edificações, margem de rios ou lagos, cores das fachadas, etc.); qualidade e estado de conservação das paisagens natural e construída; existência de serviços urbanos que as valorizem (iluminação, limpeza pública, rede pluvial, etc.); usos diversificados que possibilitem deslocamentos curtos e rápidos; e mobiliários urbanos que favoreçam o deslocamento (canteiros de flores, paradas de ônibus, sinalização, etc.) (CASTROGIOVANNI, 2001).

A sinalização consiste em um mobiliário urbano que auxilia no bom funcionamento do trânsito, pois este elemento do sistema viário compreende a comunicação realizada por meio de um conjunto de placas, dispostas ao longo das vias que, mediante informações escritas, pictogramas e setas direcionais, orientarão os usuários, de modo a direcionar e facilitar seu deslocamento aos destinos pretendidos. Portanto, a sinalização consiste em uma série de mensagens dispostas ao longo das vias que orientam e informam, tornando mais racional o caminho para o destino desejado (Guia Brasileiro de Sinalização Turística, 2001; SOUZA, 2013).

A sinalização nas cidades é relevante para direcionar, orientar e informar os transeuntes que por elas circulam. No caso dos turistas este mobiliário urbano é importante, uma vez que o turista tem real necessidade de ser bem informado e orientado num destino novo, pois a partir do momento em que se depara com situações não habituais, perde seus referenciais para deslocar-se, precisando de ajuda para fazê-lo. Utilizando a sinalização turística existente, pode percorrer a cidade em busca de seus atrativos de interesse. Infelizmente, este quesito tem sido apontado como falho por muitos dos turistas que visitam o Brasil (CARNEIRO; REJOWSKI, 2003).

A falha na sinalização urbana e turística vai muito além da simples ineficácia na orientação, uma vez que este mobiliário urbano consiste em uma ferramenta de hospitalidade que define roteiros e induz a circulação, direcionando caminhos para as melhores partes da cidade, proporcionando ao turista uma experiência mais acolhedora, cômoda e segura durante a visita. As informações contidas nessas placas irão ajudar os usuários a deslocar-se com mais facilidade e indicarão a existência de atrativos turísticos em uma cidade (EJARQUE, 2005).

No turismo os sistemas viário e de transporte são fundamentais, fornecendo a ligação necessária entre as cidades de origem dos turistas e seus destinos. Como destacam Lamb e Davidson (1996), o bom funcionamento das redes viárias e do sistema de transporte facilita o acesso aos atrativos e em alguns casos é o elemento-chave da experiência turística (BERG *et al.*, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995).

O crescimento do turismo em uma localidade e sua expansão baseiam-se muitas vezes em uma questão de acessibilidade a áreas de atrativos e serviços. Este sistema é um elemento que apoia e sustenta o crescimento contínuo da prática do turismo, influenciando na qualidade da experiência turística em uma determinada viagem, sendo em alguns casos a principal experiência para o turista como são os casos dos cruzeiros, dos trens panorâmicos e dos passeios de carro e de bicicleta. Muitas vezes o transporte prevalece sobre a destinação turística, influenciando a escolha do local a ser visitado (PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

As estações terminais, sejam portos, aeroportos, rodoviárias ou estações ferroviárias, têm papel importante na recepção dos turistas que se deslocam até o destino e que saem deste em busca de outros centros turísticos. Estes espaços da cidade são denominados por Boullón (2002) como áreas gravitacionais de turistas, um local que congrega e concentra os turistas, sendo muitas vezes local de passagem obrigatória.

Desta forma, sua estruturação e qualidade estão relacionadas à satisfação dos turistas quanto à viagem e à formação da imagem do destino, uma vez que os terminais se tornam os portões de entrada da cidade, sendo o primeiro contato do turista com o destino visitado. Assim, é preciso que estes locais transmitam uma boa impressão, momentos e experiências de qualidade ao turista que ali chega ou permanece por um período anterior, posterior ou durante a viagem (PAGE, 2001).

Para isso estes espaços devem ser equipados com serviços que ofereçam comodidade, conforto, informação e segurança aos passageiros. Devem estar integrados ao destino por meio de um sistema viário de qualidade, e de transporte público que possibilite o deslocamento até os pontos de interesse do turista, assim como a outros terminais da cidade, possibilitando a intermodalidade de transporte (PALHARES, 2002).

Medidas deveriam ser trabalhadas para minimizar os obstáculos no setor de mobilidade, segundo diversos autores (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG *et al.*, 1995; DUARTE, 2011), como: fornecer informações para ampliar e estimular nos turistas e residentes o uso compartilhado de veículos e as alternativas de circulação como o ciclismo e caminhadas; aumentar o uso do transporte público pelos residentes e turistas na tentativa de diminuir os congestionamentos e o consumo de energia no deslocamento de indivíduos; e buscar alternativas para veículos menos poluentes para o transporte coletivo e individual. Desta forma, diminuir os congestionamentos resultaria em um bom fluxo nos deslocamentos, promovendo ganhos socioeconômicos e ambientais e melhoria dos espaços públicos.

Os congestionamentos acarretam perda de tempo e de dinheiro, pelo atraso do transporte de mercadorias, serviços e pessoas, causando danos à comunidade, aumentando o estresse, o esgotamento físico e psicológico, além de elevar os índices de poluição do ar e sonora e causar maiores gastos com combustível, manutenção e depreciação do veículo (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

A questão da mobilidade na cidade deve estar em consonância com as diretrizes do desenvolvimento econômico e social, uma vez que a integração rede viária, transporte coletivo e zoneamento acaba por proporcionar à cidade uma configuração de trânsito que busca organizar não somente a circulação, mas também a vocação de cada área e a integração entre o desenvolvimento econômico daquela área e suas características de deslocamento, procurando assim minimizar os congestionamentos na tentativa de oportunizar melhorias nas condições de vida da população e eficiência econômica de cada região da cidade (LOPES, 2011; SOUZA, 2010).

O principal fator da ocorrência dos congestionamentos está ligado ao excesso de veículos transitando em um determinado horário, uma vez que existe um padrão de deslocamento dos indivíduos em nossa sociedade em determinados períodos do dia. O individualismo vivenciado hoje pela população, com o uso do carro próprio no lugar do transporte coletivo, somado às facilidades de aquisição de veículo por promoções e financiamento por parte das montadoras e bancos, fez com que o aumento do número de carros nas ruas não tenha sido acompanhado, pelo poder público, de investimentos na

melhoria do sistema viário, como a construção de ruas e avenidas. Isso acarretou uma superação da capacidade de locomoção nas vias, baixando a velocidade de deslocamento para qual a via foi projetada, ocasionando os congestionamentos (RESENDE; SOUZA, 2009).

Atualmente, este quesito da vida urbana constitui um verdadeiro gargalo, com problemas de congestionamento e dificuldades de locomoção, desafio que deve ser encarado com soluções que exigem seriedade, criatividade e um planejamento que integre o sistema viário, o transporte público e o uso e ocupação do solo (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

Some-se a subsídios que favorecem a circulação destes automóveis e obras de infraestrutura que priorizam o transporte individual ao coletivo, como ampliação de avenidas para o uso do transporte particular, e rompe-se com a lógica da melhoria da mobilidade nas cidades (MARICATO, 2011).

O aumento do uso do transporte individual inevitavelmente é acompanhado da redução do transporte coletivo e sua priorização para a circulação na cidade. Ocorre um movimento contrário à melhoria do tráfego, que deveria privilegiar a redução drástica do automóvel, com maior dependência do transporte coletivo. Deste modo, deve haver uma inversão na forma de encarar o problema de mobilidade nas cidades, sendo preciso uma pressão contrária à circulação do carro particular e a melhoria no sistema de transporte coletivo. Tais mudanças de hábitos e a adequação do uso das vias devem ocorrer de forma paulatina e progressiva, oferecendo ao usuário do carro particular opções diversas e de qualidade para circular pela cidade (JACOBS, 2011).

O desenvolvimento de uma cidade está diretamente relacionado à facilidade de circulação de recursos, informações e produtos. A distribuição e a densidade das redes de transporte definirão a possibilidade de desenvolvimento de uma atividade em determinada área da cidade (ASCHER, 2010; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

O transporte público é um dos principais meios de garantir ao cidadão o direito de usufruir a cidade, uma vez que a locomoção de qualidade é um dos fatores principais de uso da cidade, permitindo o acesso aos equipamentos e

serviços públicos, assim como ao mercado de trabalho e ao lazer (DUARTE, 2011; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

Uma das formas de minimizar o caos do trânsito nas grandes cidades consiste na melhoria da qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas de transporte público urbano, e a qualidade consiste em uma somatória de variáveis que são percebidas e avaliadas pelo usuário. Dentre as variáveis encontradas nos estudos da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU) (2008) e do *Plan de Deplacement Urbain* - Plano de Deslocamento Urbano da França (apud AMOUZOU, 2001), a questão da informação sobre o transporte público está entre as de maior importância para o bom aproveitamento deste tipo de transporte pelos turistas, de modo a repassar a estes usuários, que não conhecem a cidade, informações e segurança para que possam trocar o transporte individual pelo coletivo na efetivação de seus roteiros no destino turístico (PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Nos dois documentos, NTU (2008) e *Plan de Deplacement Urbain* - Plano de Deslocamento Urbano da França (apud AMOUZOU, 2001), esta variável da qualidade consiste em oferecer aos passageiros o serviço de informação que possibilite otimizar o uso das diferentes linhas de transporte para realizar o deslocamento, de modo que possa tomar a decisão por meio destas informações, decidindo qual linha utilizar para chegar de modo mais eficiente até o destino. Tais informações podem ser disponibilizadas aos usuários por meio digital e eletrônico, ou em painéis fixos nos terminais e pontos de parada, que devem ter no mínimo o itinerário, o plano e o trajeto das diferentes linhas que ali oferecem seus serviços, assim como a localização de serviços públicos como hospitais, postos de saúde, delegacias, em mais de um idioma, entre outras.

Além das informações disponibilizadas em sites e painéis nos pontos de parada, é preciso, para uma boa qualidade dos serviços, que os veículos sejam equipados com avisos luminosos sobre as paradas que estão por acontecer, assim como um bom sistema de som que auxilie a identificação das paradas em que o veículo está, ou fará. Além disso, é importante que tais informações estejam disponíveis em pelo menos dois idiomas. Elas auxiliam os usuários a identificar o momento do desembarque e proporcionam aos visitantes maior

segurança e conforto (NTU, 2008; PDU *apud* AMOUZOU, 2001; BERG *et al.*, 1995).

Um bom sistema de informação propicia a junção de informações de modo a facilitar ao usuário a tomada de decisão, a escolha de qual é a melhor linha a ser utilizada, seja pelo percurso, pelo tempo ou pela disponibilidade do momento (ASCHER, 2010; SOUZA, 2005; NTU, 2008; VASCONCELLOS, 2001).

O transporte coletivo tem importância no desenvolvimento da atividade turística, possibilitando o acesso e o fluxo de visitantes aos atrativos e pontos de interesse turístico a um preço acessível, oportunizando a interação do turista com a vida da cidade. Para tanto, é necessário um bom sistema de informação que proporcione dados suficientes para que o turista possa utilizar o transporte público de forma segura, confortável e eficiente, conseguindo se locomover dentro da urbe sem prejuízo de sua experiência de visitação (PALHARES, 2002; PAGE, 2002).

O transporte urbano não se restringe ao transporte coletivo, e os gestores das cidades, na busca por soluções de melhoria da qualidade no deslocamento, começam a pensar em outras modalidades que, por meio da integração com o transporte coletivo, possam minimizar os problemas de congestionamentos e de mobilidade nas cidades, oferecendo múltiplas formas de deslocamento pela cidade (DUARTE, 2011; SOUZA, 2010; BERG *et al.*, 1995).

Tais modalidades devem estar inseridas, articuladas e integradas a uma rede de mobilidade, que consiste nos meios de deslocamento em vias e infraestrutura que permitam o ir e vir. Tais redes devem ser planejadas em conjunto com as leis de uso e ocupação do solo, priorizando o transporte coletivo ao individual, assim como o não motorizado, com as finalidades de estimular ganhos ambientais, sociais e econômicos. Na tentativa de reduzir os carros pela cidade, incentivando espaços e usos urbanos que concorrem com o uso do automóvel particular, deve-se integrar as políticas de mobilidade, econômicas e ambientais (DUARTE, 2011; SOUZA, 2010; LOPES, 2011).

A caminhada e a bicicleta são os principais meios de deslocamento não motorizados nas cidades e para incentivar seu uso são necessários incentivos

e melhorias na diversidade de utilização dos espaços da cidade e nas infraestruturas destas modalidades (PALHARES, 2002, PAGE, 2002).

Os trajetos feitos pelos pedestres devem ocorrer nas calçadas, que precisam proporcionar conforto, segurança, atratividade e comodidade, por meio de um desenho cuidadoso, com instalação de mobiliários urbanos e arborização, possibilitando qualidade no percurso e diversidade de usos. A acessibilidade de pessoas com dificuldades de locomoção deve ser atendida, oportunizando o deslocamento contínuo por toda a cidade e não simplesmente a entrada em prédios e veículos (DUARTE, 2011).

Variedade, complexidade e heterogeneidade são traços das ruas que possuem motivação e atraem a circulação de pedestres. Áreas com estas características, principalmente no centro das cidades, oportunizam maior mobilidade aos usuários da urbe. Os calçadões ou vias exclusivas para pedestres são alternativas de reordenamento de trânsito, mas não garantia da redução do uso do carro nestas áreas (JACOBS, 2011).

Mas são espaços que proporcionam ao morador e ao visitante o estímulo a uma experiência única de caminhar pela cidade, provando seus cheiros, sons, sensações, o que provavelmente dentro de um veículo seria impossível (PALHARES, 2002; GRANT, 2005).

A bicicleta é um meio de transporte com benefícios ao meio ambiente, ao trânsito e ao próprio cidadão, mas sua utilização depende da instalação de vias exclusivas e infraestrutura segura e cômoda, de implantação de mobiliários e equipamentos urbanos que permitam o deslocamento e a troca de modal em um sistema integrado (DUARTE, 2011).

A redução dos automóveis pela cidade não se fundamenta exclusivamente na melhoria e ampliação do sistema de transporte coletivo, mas também no incentivo e na concepção de formas alternativas, motorizadas e não motorizadas, de circulação, de modo a reduzir o transporte individual automotivo, priorizando o transporte coletivo e outros mecanismos de circulação na cidade. Estes novos meios de circulação são incentivados pela melhoria da infraestrutura e pela variedade e diversidade de usos atribuídos às ruas, conferindo-lhes vida e animação (JACOBS, 2011).

No plano diretor estarão estipulados outros instrumentos de planejamento que auxiliarão no ordenamento e direcionamento do crescimento

e da circulação na cidade; entre eles estão o parcelamento, uso e ocupação do solo. Tais instrumentos definem as leis que regulamentam as diretrizes de uso e ocupação das atividades na cidade, protegendo os interesses privados da propriedade de modo que tais vantagens não acarretem perdas para o bem coletivo, cabendo ao governo tal regulamentação. O parcelamento do solo consiste em um dos pilares do planejamento urbano, uma vez que define as formas de apropriação da urbe, respeitando os direitos individuais e coletivos, com responsabilidade ambiental (BALTRUSIS, 2007; DUARTE, 2011; BUENO, 2007).

Esta lei, juntamente com o zoneamento urbano, deve ser elaborada de forma participativa, a fim de direcionar o crescimento da cidade privilegiando o bem-estar coletivo. Deve ser de fácil entendimento para evitar ambiguidades que venham a comprometer a fiscalização, evitando impactos sobre os serviços e infraestruturas urbanas (DUARTE, 2011).

Atualmente vê-se a importância da mistura de atividades em uma mesma área, com a finalidade de manter vivas as zonas das cidades durante boa parte do dia e da noite, proporcionando maior segurança e comodidade, evitando grandes deslocamentos para usufruir de alguma atividade. Cabe ao zoneamento e à lei de uso e ocupação do solo a distribuição igualitária e benéfica destas atividades, evitando problemas e acarretando a valorização e a qualidade equitativa das áreas da urbe (SOUZA, 2010; DUARTE, 2011; ASCHER, 2010; JACOBS, 2011).

Para uma boa qualidade ambiental da cidade é preciso que haja zonas que possibilitem o uso misto entre habitação, comércio e serviços locais, atendendo as necessidades cotidianas dos moradores destas áreas, estabelecendo critérios e parâmetros de construção que favoreçam a qualidade ambiental e a diversidade, como melhorias das vias de circulação; combate à criminalidade e eficiência da segurança; ambientes paisagísticos com diversidades como, por exemplo, lagos urbanos, que possuem grande poder de atração e encantamento; além de melhorias quanto ao conforto térmico, arborização das calçadas e vias, implantação de jardins e parques, ambientes essenciais para o bem-estar social e ambiental das cidades, possibilitando maior conforto ambiental. Colabora-se assim para uma cidade mais



diversificada e plural, com qualidade natural e cultural, com áreas comerciais e de tranquilidade (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

A complexidade e a heterogeneidade são características da própria cidade e devem ser trabalhadas para possibilitar identidade e usos para os espaços urbanos. É preciso diversidade para conceder vida ao espaço, oportunizando a geração da inclusão, da civilidade e da cidadania (SOUZA, 2010).

Isto porque a diversidade é originada da variedade de pessoas e empresas privadas que planejam, criam e usam a cidade, do cotidiano desta multiplicidade de indivíduos com objetivos, concepções e propósitos diferentes. O planejamento urbano e a lei de zoneamento do uso do solo não podem deixar de considerar e possibilitar um espaço urbano conveniente, que viabilize a multiplicidade de escolhas para execução das ideias e dos usos destes indivíduos, em conjunto com os empreendimentos públicos, agregando assim valor social, cultural, político e econômico aos espaços da cidade (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

Os usos múltiplos e combinados das cidades onde existam o respeito, a compreensão e a tolerância com o diferente estimulam a diversidade e a pluralidade de escolhas e opções. Eles fazem da cidade um local que atrai os indivíduos devido à abundância de oportunidades, ao intercâmbio de serviços, habilidades, informações, ideias e produtos, que necessitam de um sistema de circulação eficiente (SOUZA, 2010; LOPES, 2011).

A lei de zoneamento do uso do solo deve possibilitar a diversidade de usos diários das calçadas, irradiando vida no cotidiano dos indivíduos por meio de oportunidades de encontros, trocas e aprendizado. Este instrumento de planejamento necessita estimular ruas vivas e com uso variado, em um sistema viário de ruas mais contínuas, integrado a espaços públicos como parques e praças de qualidade, e edificações com características construtivas diversas que sejam utilizadas para acentuar e unir a heterogeneidade de usos, atraindo pessoas a usufruir das atividades existentes nas ruas (JACOBS, 2011).

A lei de uso do solo busca estabelecer as atividades que podem acontecer em determinadas zonas, normalmente é utilizada a graduação de concessão: permitido, proibido e permissível. Isso devido à especificidade de cada zona e de cada atividade, e os impactos que pode causar na área onde

se instala. Por meio da análise destas especificidades a atividade pode ser considerada adequada para implantação em uma área em que, a princípio, seria proibida, desde que seu uso seja compatível com os demais usos já instalados e permitidos na área (DUARTE, 2011).

A lei de ocupação do solo normatiza os aspectos espaciais das edificações e os parâmetros da forma como estes solos podem ser ocupados (dimensão do plano horizontal do lote, dimensão vertical, coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação e recuo), induzindo características na paisagem de cada zona da cidade (SOUZA, 2010).

É interessante rever as leis de uso e ocupação do solo de modo a aumentar a qualidade ambiental onde se pretende ou se desenvolve a atividade turística, para que atividades que possam desvirtuar e desqualificar a paisagem sejam combatidas. Também se deve especificar um código de edificações que possam valorizar a estética da cidade. Na tentativa de melhor distribuir os ganhos do turismo a política de planejamento integrado deve promover o aperfeiçoamento dos serviços públicos a fim de beneficiar a todos de modo a agregar valor ao espaço urbano (YAZIGI, 2009).

Com isso busca-se a minimização de enclaves turísticos, manchas excludentes na cidade em que somente o turismo tem acesso a serviços de qualidade, e se volte a oferecer uma cidade que possa ser vivenciada e experimentada também por seus cidadãos. É inevitável deixar de salientar que a cidade turística é diferente da cidade convencional, isto porque as relações e interações sociais que ali ocorrem são distintas, formando uma espacialidade diferenciada. Mas isso não impede que se busque a inclusão já que a cidade tem a capacidade de oferecer algo a todos, desde que seja pensada e criada por todos. Para isso o espaço público, como mecanismo de urbanização, deve possibilitar a inserção dos diversos usuários no mesmo espaço (YAZIGI, 2009).

O Estatuto da Cidade regulamentou a aprovação de instrumentos de políticas urbanas que possibilitaram intervenções no espaço urbano para democratizá-lo. Entre eles, Zonas Especiais como as Áreas de Proteção Ambiental, que permitiram maior proteção de áreas verdes no perímetro urbano, e as Zonas Especiais de Interesse Social para implantação de habitações populares, delimitadas em áreas de vazios urbanos cujas propriedades se encontram ociosas. Estas zonas são áreas prioritárias de

implantação de programas de melhorias na educação, requalificação profissional, saúde, cultura, emprego e renda (BALTRUSIS, 2007; BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2009).

A questão da integração entre sistema viário, transporte público e zoneamento do uso e ocupação do solo é um fator determinante de sucesso no planejamento urbano, agregando qualidade ao ambiente, de modo a organizar a cidade proporcionando a racionalização do uso das infraestruturas existentes e o incentivo ao crescimento econômico e desenvolvimento social (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; DUARTE, 2011).

### **3.2.2 Patrimônio ambiental e cultural urbano e seu uso para melhoria do meio ambiente e da atratividade turística da cidade**

Alternativas devem ser encontradas para melhorar a qualidade do ambiente urbano. Entre elas pode-se citar o resgate e a proteção de áreas verdes e a recuperação de áreas ocupadas e degradadas, buscando parcerias com a comunidade que ali habita sem expulsá-la, mas tendo-a como parceira (CAMPOS FILHO, 2003).

Na década de 1960 surgiram as primeiras críticas quanto à qualidade urbana produzida tanto pelo poder público como pela iniciativa privada, contestando os impactos no meio ambiente urbano dos novos empreendimentos, na qualidade dos espaços da cidade e na vida da comunidade. Uma das críticas era quanto a reformas urbanas que propunham solução para áreas degradadas e esvaziadas. Neste período os centros antigos das cidades, seguindo os paradigmas da época, esvaziaram-se devido a políticas e ideologias que pregavam vantagens da vida nos subúrbios e das compras em *shopping centers*. Tais renovações muitas vezes se davam de forma drástica, sem que se considerassem as comunidades existentes nesses locais, com verdadeiras obras “arrasa-quarteirão”, em nome de uma nova forma de uso destes espaços para novos mercados imobiliários (DEL RIO, 1990).

Os projetos de renovação urbana não devem simplesmente descaracterizar o patrimônio do passado, mas se integrar com naturalidade a

esta unidade, buscando harmonia e diversidade para requalificar o espaço. Para isso é preciso uma naturalização com o espaço urbanizado de modo a manter a conexão entre as partes e não ampliar ainda mais a fragmentação paisagística existente, como projetos criativos integrando a cultura e a natureza, valorizando a identidade, o ambiente natural e o local (YAZIGI, 2009; LERNER, 2011).

O meio ambiente deve ser entendido como um conjunto em transformação e considerado a base do trabalho humano. Assim concebido, ele abrange muito mais que somente os objetos naturais, mas também os objetos sociais, que o modificam à medida que se adapta as novas necessidades e exigências da sociedade. Constitui-se pela apropriação do homem, formando cenários de ambiente natural, construído e ocupado, conforme as precisões de morar, trabalhar, circular e recrear (RODRIGUES, 2001).

O meio ambiente não é simplesmente resultado das ações humanas sobre os elementos naturais, mas sim um resultante do processo histórico, das ideologias de apropriação e das técnicas que as comunidades humanas utilizaram para legitimar seus territórios. As formas de interação do homem com o meio onde vive são expressas por meio da arquitetura, das construções, dos espaços de áreas verdes e adaptações para sua sobrevivência, que deixam marcas no espaço, sendo estas do passado ou do presente (RODRIGUES, 2001; OLIVEIRA, 1998).

Estas formas preexistentes são denominadas por Santos (1999) como rugosidades, e de certo modo limitam as transformações da sociedade. As novas sociedades não podem destruir tudo e reconstruir novas formas, isto é inviável e muitas vezes indesejável, portanto, as formas do passado a cada mudança da sociedade são chamadas a cumprir novas funções, e ocorre uma mistura de novas e antigas formas, que cumprem suas funções, sejam em formas criadas para melhor executar uma função, ou rugosidades, que são adequadas a executar novas funções.

Estes são os elementos da atratividade da cidade: a identidade, a cultura, a comunidade e suas heranças, que são utilizadas como patrimônio da cidade, dando-lhe valor e vida, proporcionando ambientes com aspectos culturais que se destacam, demonstrando a memória e a identidade de seu povo. A conservação e restauração destes espaços de valor cultural, histórico e

natural, oferece a eles novas funções ou reforçam usos antigos. Assim, a qualidade ambiental urbana não pode desassociar os elementos naturais e culturais, uma vez que ambos são resultados das formas de apropriação do meio ambiente urbano pela sociedade, um processo social e cultural de usos, valorizações e intervenções (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2003; WAINBERG, 2001; LERNER, 2011).

Exemplos destas alterações são os espaços públicos de áreas verdes nas cidades, como parques, praças e jardins. Uma vez que as demandas por atividades de lazer, esporte e cultura vêm modificando as funções de tais espaços antes destinados à conservação e à contemplação, agregam-se a eles novas atividades e funções, possibilitando seu uso para fins recreativos, educacionais, culturais e de convívio social (FEIBER, 2004; PEDRON, 2013).

Tem-se nas áreas verdes urbanas refúgios da vida silvestre que podem ser utilizados como mecanismos de contato com a natureza, auxiliando na fuga do cotidiano urbano e na renovação das energias físicas, mentais e sociais. Um ambiente conservado com qualidade estética valoriza a paisagem urbana (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; ALMEIDA, *et al.* 2015; BELEM; GÂNDARA, 2012).

Os espaços públicos de áreas verdes constituem elementos do espaço urbano que são utilizados como pátios públicos, locais de uso trivial, que possibilitam o encontro e o convívio social na cidade. Neles é possível identificar e observar o nível de envolvimento do indivíduo com a cidade. Tais espaços podem representar um ganho para a vizinhança quando apropriados e bem utilizados (CASSOU, 2009).

Isto ocorre porque espaços públicos como praças e parques são elementos efêmeros de manutenção de valor. Por si só tais espaços não têm a capacidade de estabilizar valor, estas áreas verdes devem ser apropriadas pela comunidade e precisam de uma infraestrutura capaz de satisfazer as necessidades de seus usuários. Portanto, pode-se entender que os parques são diretamente afetados pela maneira como a vizinhança os utiliza (JACOBS, 2011).

Evidencia-se que quanto mais diversificada for a vizinhança da área verde, maior será a possibilidade de usos dessa área, uma vez que haverá indivíduos com propósitos e disponibilidades de usufruir destes espaços com

finalidades e horários diferentes (GÂNDARA *et al.*, 2008; GUZZO, 1999; KAICK, 2006).

As áreas verdes são espaços públicos que para proporcionar ganhos à comunidade necessitam ser reconhecidas e valorizadas pelos usuários que lhe atribuíram sentido e significado. Para isso há a necessidade de que sejam dotadas de infraestrutura e de complexidades visuais, detalhes que possibilitem a relação entre cidade, natureza, cultura, esporte e lazer, tornando-as locais de encontro e convívio social com qualidade estética e segurança (BETAT, 2009; FEIBER, 2004; BELEM; GÂNDARA, 2012).

É notável a maior facilidade da apropriação destas áreas pelos residentes da cidade e por seus visitantes quando tais espaços já vêm sendo utilizados por ações que empregam a infraestrutura e os equipamentos do parque, firmando uma relação com o entorno do mesmo (ALMEIDA *et al.*, 2015). O reconhecimento do espaço e do tempo de lazer como uma prática social tem importância para a vida em sociedade nos grandes centros, sendo preciso a elaboração e o planejamento de políticas que viabilizem a criação e a apropriação destes espaços (TSCHOKE, 2011; RECHIA *et al.*, 2012).

Isso trará ganhos para a sociedade e para o patrimônio ambiental urbano como qualidade estética, melhoria da integração entre espaços construídos e abertos, conservação de elementos naturais, minimização dos impactos de poluição visual, do ar, climática e sonora; aumento dos espaços livres para circulação, convívio social e lazer (GUZZO, 1999; LOBODA; DE ANGELIS, 2005; PEDRON, 2013).

As áreas verdes são, portanto, elementos do patrimônio ambiental de uma cidade, uma vez que fazem parte da memória social da mesma, são elementos que compõem a vida cotidiana da população, valorizados por ela, que deve apropriar-se destes espaços dando-lhes uso e função, atribuindo por meio destes espaços públicos identidade à cidade (SCIFONI, 2010; KAICK, 2007; LERNER, 2011).

Deve-se agregar às áreas verdes da cidade projetos culturais e elementos construtivos com características arquitetônicas únicas, destinando estes espaços públicos ao lazer, cultura e convívio social, favorecendo a formação de uma imagem que promova a integração sociedade e natureza (RECHIA, 2003).

Assim como as áreas verdes, os bens culturais são elementos que valorizam e qualificam o espaço urbano, propiciando uma nova visão da cultura e de seus elementos como recursos a serem utilizados economicamente. Tais recursos podem ser apropriados pelo turismo, com políticas econômicas, culturais e turísticas trabalhadas pela gestão pública para melhor utilizá-los, estimulando novas atividades econômicas, uma vez que podem ser valorizados em determinadas áreas da cidade após processos de renovações urbanas. Essas políticas serviriam para diminuir os efeitos negativos da urbanização descontrolada como a degradação do patrimônio ambiental e cultural, a falência do sistema viário e de transporte coletivo, a violência e a poluição sonora, visual e atmosférica (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009).

Com o processo de desindustrialização várias áreas da cidade foram mudando de características e necessitando de novos usos e de reforma e revitalização urbana, podendo o setor terciário adentrar nestes espaços apropriando-se das melhorias urbanas que ali são implantadas (SCHETTINI, 2008).

Para obter cidades e ruas vivas, repletas de diversidade, precisam existir prédios antigos, que possam ser utilizados para atividades cotidianas da comunidade. Eles podem ser utilizados em ações e políticas de regeneração de áreas degradadas e deterioradas (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

A requalificação de ambientes na cidade é uma preocupação constante porque tal ação pode impulsionar o surgimento do turismo na localidade, uma vez que qualifica tais espaços para usos diversos como o consumo para o lazer, a cultura e o entretenimento. Mas as requalificações nos espaços urbanos não têm como finalidade única a prática turística (YAZIGI, 2009).

O estímulo à revitalização urbana e paisagística deve ser uma das políticas de incentivo de melhoria da qualidade ambiental e da vida urbana. Em muitos bairros antigos da cidade podem-se encontrar áreas mal conservadas que possibilitam, a partir de uma renovação e refuncionalização urbana, oportunidades de emprego e renda, já que são áreas que apresentam edificações antigas com valores históricos e arquitetônicos e a partir de novos usos podem atrair visitantes em busca do pitoresco. A atividade do turismo ao ser implantada deve proporcionar a (re)apropriação dos espaços urbanos da cidade pelos cidadãos, oportunizando um novo sentimento pela cidade, com

mais orgulho e civilidade (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).

A proteção do patrimônio da cidade passa a ser visto não mais como um gasto, mas como um investimento que oportuniza o surgimento de atividades lucrativas ligadas ao uso deste patrimônio, uma vez que está se tratando do tempo em décadas, que tornam obsoletas algumas estruturas para um determinado fim, mas que se tornam aptas ao uso para outras finalidades. Sejam estas turísticas ou recreativas, os indivíduos cada vez mais buscam a fuga da rotina diária e podem encontrar nestas novas áreas urbanas locais de entretenimento, aprendizagem, trabalho e contemplação, propiciando experiências autênticas e singulares, locais que proporcionem cultura e história, por meio do contato com edificações conservadas e com o cotidiano das cidades (PEDRON, 2013; HORODYSKI, 2014).

O estímulo à cultura deve ocorrer em duas frentes: na valorização da conservação dos bens culturais da cidade e no estímulo e criação de atrações culturais — como eventos, por exemplo — no intuito de ampliar a oferta da diversidade de atrações que possibilitem aprendizado e entretenimento aos usuários da urbe (DUARTE, 2011; JUDD, 2003).

Tendo na conservação do passado um impulso da preservação da identidade coletiva, o patrimônio existente nas cidades é fonte de significados e símbolos culturais. Tais elementos devem ser trabalhados por meio de políticas públicas que valorizem as características e as potencialidades humanas e ambientais de bairros, setores e áreas específicas da cidade, de modo a criar na malha urbana uma variedade de artefatos que venham a se destacar quando da visita, colocando o turista em contato com novas identidades, de modo a perceber na cidade um espaço de experiências diversificadas e autênticas (SCHETTINI, 2008; BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001; CARRERAS, 1999).

A proteção do patrimônio cultural consiste em uma política para proteger a identidade e a memória coletiva de uma comunidade e suas expressões tradicionais, que a tornam singulares. O turismo pode ser uma forma de utilizar tal patrimônio cultural, oferecendo novas oportunidades de renovação, reutilização, conservação deste patrimônio, auxiliando na melhoria da paisagem e da infraestrutura urbana. O patrimônio cultural consiste no relato



que legitima as paisagens e a identidade da cidade, de modo que estes símbolos auxiliam para representar uma parte da realidade, assim como contribuem para construí-la e estruturá-la (SCHETTINI, 2008; SIMÃO, 2001).

A conversão de um bem patrimonial e seu uso como atrativo turístico consiste na utilização de alguns aspectos, deixando outros de lado. A paisagem a ser mostrada será somente a parte que interessa ao consumo, por meio de uma imagem valorizada e idealizada previamente, normalmente selecionada para comprovar as dimensões simbólicas e de identidade da cidade, reafirmando sua autenticidade (SCHETTINI, 2008; SIMÃO, 2001; SANTOS, 2013).

Ao ser definida a área turística, a urbanização deve utilizar instrumentos legais como uso e ocupação do solo para que esta área seja preservada e protegida, de modo a manter ou aumentar a sua atratividade. A política de uso do solo é um dos instrumentos indispensáveis para o controle e implantação das atividades turísticas nas cidades (SIMÃO, 2001; KRIPPENDORF, 2001).

Os atrativos turísticos são uma construção social na cidade, fruto muitas vezes de uma política de renovação e reutilização urbana, consequência de um processo histórico maior, de modo que se hierarquizam algumas edificações, paisagens e espaços públicos em detrimento de outros. Tal seleção não se dá aleatoriamente, mas se relaciona com lugares históricos e valorizados para formar uma identidade autêntica reforçando uma imagem na cidade, que utiliza o patrimônio cultural e ambiental como recurso econômico para o fomento do turismo, muitas vezes resultante das transformações do planejamento urbano.

A conservação do patrimônio ambiental e a proteção dos elementos históricos e culturais de uma cidade possibilitam a formação de paisagens urbanas únicas. Apresentam uma diversidade de elementos morfológicos urbanos que têm a capacidade de atender a múltiplas motivações, por meio da variedade de paisagens na cidade, que encantam e estimulam a observação e a vivência da urbe a cada olhar. Portanto, o cuidado com o meio ambiente e a conservação dos bens patrimoniais culturais são responsáveis por possibilitar paisagens e espaços públicos que têm a capacidade de atrair visitantes e residentes para vivenciar a cidade.

### 3.2.3 Paisagem da cidade e sua importância para o turismo urbano

As transformações propostas pelos planos diretores deixam marcas nas paisagens das cidades, sendo estas um dos elementos trabalhados muitas vezes por tais instrumentos. As paisagens urbanas consistem na representação espacial e temporal da ação de diversos fatores físicos, biológicos e antrópicos em constante evolução, possuindo historicidade, que pode ser lida e compreendida por observadores por meio de signos e símbolos que conduzem ao entendimento da formação geomorfológica e social da paisagem contemporânea e de suas sucessivas fisionomias anteriores (POLLETE, 1999; MENESES, 2002; RODRIGUES, 2001; SOUZA, 2010).

A paisagem é um elemento que representa o espaço, portanto dinâmica, que se altera a cada mudança da sociedade. Ao longo do processo histórico as paisagens vêm se modificando, originando novos significados para elementos antigos. A própria paisagem expressa as heranças das transformações do homem e da natureza. Então, a cada momento histórico as paisagens se transformam para atender as novas necessidades de uma sociedade (TELES, 2009; OLIVEIRA *et al.*, 2012).

Um elemento fundamental da oferta turística e para alguns autores, como Rodrigues (2001); Silva (2004); Boullón (2001); Castrogiovanni (2001), Oliveira *et al.* (2012) este elemento pode ser o fator decisivo para escolha de visita a uma determinada destinação. Segundo estes autores, o olhar do observador e sua avaliação do espaço observado tornam-se um exercício prazeroso, que tem a capacidade de despertar o interesse pelo lugar visitado, uma vez que a paisagem consiste em um dos primeiros elementos que indica ao turista uma mudança de rotina, de lugar.

As definições de paisagem são diversas, muitas delas salientam a questão da interação entre os elementos naturais e antrópicos, em um determinado espaço e tempo, proporcionando à paisagem dinamismo e singularidade.

Resultado de uma complexa interação entre o indivíduo e o meio em determinado período em um determinado lugar. É uma representação do espaço, uma construção cultural, de concepção de mundo que a constrói e observa. A paisagem deve ser considerada uma realidade cultural, não só pelas transformações sofridas pelo homem, mas também pela forma como os

indivíduos interpretam e consomem as paisagens (CASTROGIOVANNI, 2001; CASTRO, 2002). Para Yázigi (2000, p. 13) "paisagem significa mais um modo de ver do que de agir".

Compreendida desta forma deve ser considerada com uma imagem sociocultural, um produto coletivo em um local e em determinado período de tempo na história, exigindo a presença de um observador (indivíduo) para que possa existir, pois esta é uma imagem formada pelo homem, uma ideia elaborada pelo indivíduo, ao observar e interpretar um determinado lugar. Deste modo, para que exista a paisagem é preciso que haja um observador sensível e disposto a observar um espaço natural ou artificial com qualidade estética, havendo assim uma relação de existência entre os dois, observado e observador.

Considerando a paisagem a interação do observador com o observado, por meio do intercâmbio entre os elementos do espaço visíveis e invisíveis, esta se torna um elemento fundamental do turismo, uma vez que é a paisagem que o turismo utiliza, estimulando transformações, atribuindo-lhe valores sociais, econômicos e simbólicos.

A paisagem é onde o homem vive e se orienta, possibilitando o entendimento dos diversos aspectos da organização espacial, é uma herança das modificações dos indivíduos e grupos no espaço, o lugar de atuação da comunidade. Pode ser moldada pela ideologia, percebida ou não pelo observador. A paisagem consiste em um elemento cultural, uma vez que sua percepção e valorização se dá por meio da formação de uma imagem que o observador realiza avaliando o espaço, com seus valores e olhares (XAVIER, 2007).

Discutir paisagem é complexo, pois não se pode deixar de lado o fato de que esta avaliação é subjetiva, já que cada indivíduo tem uma percepção diferenciada da paisagem. Castro (2002, p. 123) destaca que "é preciso compreender a paisagem como, de um lado, vista por um olhar, apreendida por uma consciência, valorizada por uma experiência, julgada, eventualmente reproduzida por uma estética e uma moral, gerida por uma política".

Sendo um conjunto da relação de ações antrópicas e ações naturais, que existem mediante a observação de um sujeito, estas paisagens, segundo Boullón (2002), em seus diferentes ambientes, natural e urbano, possuem uma

linguagem própria. No espaço natural a paisagem se manifesta por conta própria e no espaço urbano ela é compreendida como uma manifestação da ação antrópica.

As paisagens podem ser entendidas como representações das formas das cidades, seus espaços abertos e edificações na sua configuração espacial, demonstrando ao observador as marcas impostas pelo tempo e pelas ações dos habitantes no lugar. As paisagens urbanas são cheias de símbolos e significados, uma vez que a cidade consiste em uma reprodução fiel dos movimentos sociais, e da evolução destes na produção e reprodução da cidade. Enfim, a urbe consiste na apropriação do espaço urbano pela sociedade (CASTROGIOVANNI, 2001; BOULLON, 2002; SOUZA 2005; ACHER, 2010).

Cada cidade possui um caráter diferente, que se pode interpretar espontaneamente. O dinamismo das cidades proporciona aos espaços urbanos uma atratividade ao turismo como lugares com níveis variados de motivação, e destas motivações se pode dizer que o ser humano é insaciável, principalmente em se tratando de curiosidades. A forma para saciar tais motivações é através do conhecimento dos aspectos culturais, históricos e sociais dos locais visitados. Sendo assim, tais espaços se encontram na equação do turismo como componentes da oferta turística.

A identidade de uma cidade, sua originalidade, seus hábitos e costumes, diferentes dos já conhecidos pelo turista, geram estranhamento e aguçam o interesse do visitante a interpretar e conhecer tal espaço, transformado naturalmente em atrativo para o desenvolvimento do turismo, algo que deve ser explorado e admirado pelo turista, que em cada cidade encontrará algo novo que o surpreenderá. A cidade deve ser lida pelo passante por meio da interpretação das formas, baseada nos signos e símbolos que a representam (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001).

A paisagem urbana não é simplesmente para ser vista, mas sim para ser explorada e compreendida, pois relata a história de cada sociedade, possui memória, apresenta registros do passado e do presente que, juntos, formam um grande atrativo para o turismo. As cidades, cada qual com suas características arquitetônicas e de urbanismo, mostram-se como produtos diferenciados para o turista que, ao se deparar com uma paisagem cheia de

simbolismos e códigos, muitas vezes se sente agredido e ao mesmo tempo impulsionado a decodificar esta paisagem.

A atratividade da cidade consiste em estes espaços conterem uma boa densidade de artefatos diferenciados, que originam vivacidade às paisagens, com a capacidade de surpreender o turista a cada momento, de modo a atingir os sentidos do observador, fazendo com que ele consiga observar e perceber o que está escrito nos signos ou nos códigos da cidade (JACOBS, 2011; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; CULLEN, 2010).

As cidades são complexas, com espaços que visam a satisfazer necessidades de grupos, e para isso se diversificam, ampliando a variedade de detalhes na paisagem, que se complementam e se sustentam mutuamente, concebendo marcas singulares na paisagem urbana, lidas, percebidas e avaliadas pelos indivíduos. Estes detalhes são fundamentais para a heterogeneidade dos espaços e das paisagens urbanas (CATROGIOVANNI, 2013; JACOBS, 2011).

Cullen (2010, p. 11) afirma que “(...) embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas”. É o que se entende por “visão serial”, ou seja, quanto mais a visão das pessoas for estimulada, a paisagem urbana será mais interessante, mais animada, despertando sensações e curiosidade para com o que vier pela frente. Se a paisagem for monótona, não causará grandes emoções, passando despercebida.

As paisagens possuem o potencial de despertar todos os sentidos. Boullón (2002) e Rodrigues (2001) destacam que ao se observar uma paisagem, ativam-se componentes sensoriais. A forma, o cheiro, a cor, a luz, a textura, os sons, a temperatura e a atmosfera são elementos que interferem diretamente na experiência do turista ao vivenciar uma paisagem.

Consideraras um sistema em constante construção, pois sofrem influência de seus elementos se adaptando e transformando suas características, oferecendo assim base para o desenvolvimento do turismo. As paisagens tanto podem influenciar como serem influenciadas pelos homens, podendo ser criadas ou transformadas em atrativos para o desenvolvimento do turismo (OLIVEIRA *et al.*, 2012).

As paisagens urbanas são heterogêneas, variam de cidade para cidade e dentro da mesma cidade, e também estão relacionadas à percepção individual. A interpretação da paisagem é um importante elemento a considerar, pois será o reflexo do lugar observado pela perspectiva do observador. A observação pressupõe uma identificação do lugar e com o lugar, deve buscar significar a compreensão do lugar por parte do observador. Será mais do que a simples perspectiva, já que pressupõe um critério de análise de conteúdos representados, ou seja, uma ordem, uma composição (PEREIRA, 2009; KOMOROWSKI, 2007).

A preocupação com a paisagem urbana é reflexo da necessidade da cidade de ser mais aprazível, com mais beleza, apresentando elementos que qualifiquem os espaços públicos, para assim se tornar mais atraente, convidativa, motivando novos usuários e investidores de poder aquisitivo elevado e os turistas. Para isso os planejadores utilizam a organização de espaços urbanos espetaculares que chamam a atenção visual por sua estética.

Os problemas e as pressões da vida urbana acarretam a necessidade de recarregar as energias físicas e mentais, sendo o lazer, o entretenimento, a recreação, a viagem e o divertimento mecanismos para esta recarga, necessidade social dos habitantes das cidades. Portanto, as paisagens das cidades passam a ser pensadas de modo a proporcionar a seus usuários espaços de lazer e de qualidade ambiental, como vias arborizadas, por exemplo, de modo a proporcionar estímulos visuais que remetem a estas características estéticas.

A cidade com função de capital acaba tendo em sua paisagem símbolos e marcas que, em conjunto com os equipamentos públicos, têm a função de refletir os novos valores e potencialidades da cidade, assim como seu poder. Isso torna esta cidade um atrativo para turistas estrangeiros e do interior do estado ou país, interessados em conhecer e participar do que está acontecendo, assim como do prestígio da cidade, suas paisagens, seus equipamentos de entretenimento, cultura e lazer (BERTONCELLO, 1999).

Para o turista do interior, a cidade acaba por oferecer uma diversidade de equipamentos e elementos que não se encontram nas suas cidades, como múltiplas ofertas culturais e de compras. Tais espaços surgem muitas vezes dos hábitos dos próprios moradores locais, que na busca de satisfazer

necessidades de lazer, entretenimento, compras, etc. induzem o surgimento de novas atividades, valorizando, revalorizando, e até mesmo requalificando equipamentos e serviços urbanos.

A paisagem é um atrativo fundamental no desenvolvimento turístico de uma cidade (OLIVEIRA *et al.*, 2012), onde podem ser observadas a identidade e a evolução social de uma comunidade. Assim, é necessário que haja esforços conjuntos para a restauração de espaços de valor cultural e histórico, para que se possa dar a estes espaços novas utilidades ou revitalizar seus antigos usos, tendo em mente que o que o turista procura é o diferente o singular, algo que o surpreenda.

Portanto, as paisagens turísticas devem ser planejadas e organizadas de modo a manter características autênticas, singulares, e atratividade, atendendo às motivações dos visitantes, assim como de sua comunidade, buscando agregar valor ao espaço urbano sem a descaracterização de sua originalidade.

#### **3.2.4 Desenvolvimento econômico e social nos destinos turísticos urbanos**

O turismo é uma atividade que proporciona uma série de relações ambientais, sociais, culturais e econômicas na localidade onde se desenvolve, podendo ser positivas ou negativas, vistas como agente transformador e organizador de sociedades e de (re)ordenamento de territórios. O turismo possui como característica utilizar elementarmente o espaço, e as transformações ocorrem por meio de um conjunto de bens e serviços que são responsáveis pelo desenvolvimento do turismo, como meios de hospedagem, transportes, serviços de alimentação, entre outros serviços e equipamentos que compõem essa prática (BARRETTO, 1999; CRUZ, 2002; RODRIGUES, 2001).

Conforme Xavier (2007), o turismo deve aproveitar as potencialidades locais buscando proporcionar a geração de emprego para a população e incentivar o surgimento de novos empreendimentos pela própria comunidade. As cidades são destinos turísticos por excelência, consistindo em um espaço geográfico determinado, com características de clima, infraestrutura e serviços

próprios; com certa capacidade administrativa para desenvolver instrumentos comuns de planejamento; que adquirem centralidade atraindo turistas mediante produtos perfeitamente estruturados e adaptados às satisfações procuradas, graças à valorização e ordenação dos atrativos disponíveis; dotados de uma marca e que se comercializam tendo em consideração seu caráter integral (VALLS, 2000).

As cidades são espaços prioritários para o desenvolvimento do turismo, pois possuem os seguintes elementos que auxiliam na sua atração: infraestrutura de acesso e circulação; concentração de equipamentos e serviços públicos, turísticos, e entretenimento; riquezas culturais únicas em cada cidade, monumentos e paisagens singulares, sendo este último um elemento que motiva a visita de muitas cidades pelo mundo. Algumas cidades desenvolvem estratégias de atração vinculando seu patrimônio ambiental e cultural; enfim, a cidade oferece o que ela tem de melhor a oferecer, a própria experiência urbana (EJARQUE, 2005; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002).

Pessoas atraem pessoas e isso acaba definindo o turismo urbano, fazendo com que atrativos existentes nas cidades, sejam eles culturais ou naturais, se destaquem amparados pela existência de infraestrutura e serviços urbanos, que lhe dão suporte e qualidade (JACOBS, 2011). Knafo (1995) diz que a oferta turística origina a demanda e que os lugares turísticos mais frequentados são os que mais atraem, concluindo-se, mais uma vez, que pessoas atraem pessoas. No seu modo de ver, é a saturação do local que propicia sua animação e acaba atraindo os turistas.

O espaço é um reflexo político e ideológico, principalmente nas cidades onde os agentes o modificam conforme seus valores e ideias. As cidades são espaços favoráveis a diversas formas de turismo. O turismo transforma, consome e se apropria de espaços e paisagens, transformando-as em mercadorias. A gestão da cidade deve ser feita com foco na melhoria da qualidade de vida da comunidade, de forma igualitária e equilibrada, podendo ofertar aos visitantes produtos personalizados, respeitando as diferenças, de modo que os espaços que forem dotados de melhores condições de usos, tanto de tecnologias quanto na qualidade da prestação de serviços, serão os



mais visitados pelos turistas (CORIOLANO; SILVA, 2005; RAMÍREZ, 2008; SCHETTINI, 2008; XAVIER, 2007).

Os destinos turísticos urbanos se caracterizam pela variedade de atrações derivadas do patrimônio ambiental cultural existente, legado do modo como a população se apropriou do espaço urbano. Local de concentração de acontecimentos econômicos, culturais e sociais, as cidades potencializam sua atração por meio de um conjunto formado pela variedade de espaços abertos e edificações, que atraem e motivam a visita, o estilo de vida cotidiana de cada cidade, aliada a uma infraestrutura que possibilita o uso destes recursos para atividades culturais, econômicas, turísticas, de lazer, etc. (BETAT, 2009; KAICK, 2007).

O uso da cidade como destinação turística está diretamente relacionado ao pensar os espaços de lazer e cultura para seus cidadãos, utilizando espaços ociosos da cidade, transformando-os em locais de atração valorizados pela comunidade como espaços públicos, sejam áreas verdes ou edificações, para fins recreativos, de resgate histórico e de memória. Portanto, o trabalho de revitalização das cidades é para que se possa atingir uma melhor qualidade de vida a seus habitantes e, conseqüentemente, a cidade se destaca na singularidade e identidade, tornando os espaços únicos, que atraem o interesse de visitantes (YAZIGI, 2009).

A autenticidade, a inovação e a integração dos elementos urbanos se destacam como forma de diferenciação na atividade do turismo, uma vez que cada vez mais o turista se torna um indivíduo curioso em busca de experiências novas e autênticas (EJARQUE, 2005; JUDD, 2003).

Hoje, as cidades estão preocupadas em dar um suporte satisfatório aos usuários, oferecendo qualidade na prestação dos serviços a todo momento. Essa afirmação transmite uma ideia de que um turista ou visitante deve sentir-se satisfeito e tenha o desejo de retornar à cidade, para experiências prazerosas e de qualidade. Serviços, equipamentos, atrativos e infraestrutura de qualidade chamam a atenção e acabam criando novos hábitos e usos (BETAT, 2009; KAICK, 2007; RIBEIRO, 2002).

A necessidade de criar e recriar espaços está diretamente relacionada às reformas urbanas que viabilizem o uso dos espaços da cidade, melhorando o tráfego de veículos, a segurança e a conservação dos bens patrimoniais que

contam a história espacial da cidade. A fim de criar um ambiente com qualidade de uso e uma imagem positiva deste espaço, problemas que preenchem vazios urbanos reflexos do fracasso econômico e funcional de determinados espaços como vandalismo, prostituição, tráfico de drogas, menores abandonados, devem ser combatidos nos espaços públicos das cidades (JACOBS, 2011, AMORIM *et al.*, 2012).

A falta de infraestrutura de qualidade é um desafio para o bom funcionamento das cidades, principalmente as que desejam que o turismo se desenvolva, uma vez que é preciso mais do que a existência de um serviço público. Este deve ser de qualidade para atender as necessidades dos usuários, devendo existir, no mínimo, um serviço de transporte que possibilite a mobilidade na cidade, com terminais adequados e interligados, rede de comunicação, saneamento básico, energia elétrica, abastecimento de combustíveis. Tal infraestrutura deve ser instalada para primeiramente atender a comunidade de modo geral, não prejudicando ou lesando a comunidade com a instalação destes serviços públicos somente em áreas de circulação e interesse dos turistas (YAZIGI, 2001).

A infraestrutura e os serviços urbanos consistem nos principais responsáveis por uma boa experiência turística e pela avaliação positiva da cidade, uma vez que a infraestrutura consiste em um elemento de fundamental importância para o funcionamento do turismo, pois apenas os atrativos e os equipamentos turísticos não são suficientes para o funcionamento desta atividade. A infraestrutura e os serviços urbanos têm influência expressiva na percepção da paisagem como fator definidor da qualidade da experiência de vivenciar a cidade (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001).

A qualidade nos serviços e equipamentos públicos, a conservação de edificações de valor cultural e histórico, a diversidade de espaços públicos com identidade e qualidade ambiental, aliadas a uma infraestrutura de qualidade, resultarão em uma cidade que transmite hospitalidade. Neste caso, oferecer isso ao turista é essencial para que ele se sinta satisfeito com a viagem e queira retornar ao local (BETAT, 2009; KAICK, 2007; RIBEIRO, 2002).

Diante de todos esses fatores, percebe-se que há uma relação peculiar entre turismo, hospitalidade, cidades e planejamento. Compreender esse fato e

saber usá-lo positivamente não é tarefa fácil, mas tendo-se consciência de que um está para o outro e sabendo trabalhar com esses fatores, obter-se-á um resultado positivo. Assim, é necessário que haja esforços em conjunto para que a restauração de espaços de valor cultural e histórico, a proteção do patrimônio ambiental, a melhoria na prestação dos serviços e na infraestrutura urbana viabilizem estes espaços para novas utilidades ou revitalizem seus antigos usos. Tenha-se em mente que o turista vem em busca do diferente, do singular e do autêntico, algo que o surpreenda.

Todos os agentes sociais devem estar envolvidos e empenhados em atender de forma satisfatória aos usuários da cidade, sejam moradores ou turistas, pois ao vivenciar a experiência da visita a um determinado destino os visitantes avaliam sua qualidade de forma conjunta. Por isto os diversos setores devem trabalhar harmoniosamente para que sua integração seja percebida e valorizada pelo turista. A imagem do destino é formada em uma construção conjunta entre as entidades públicas, privadas e comunidade, e todos têm responsabilidades (PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2001; GÂNDARA, 2001; STEFANI, 2006).

É de fundamental importância que os destinos turísticos transformem-se em unidades integradas de planejamento e gestão, tendo como objetivo reunir diversas instituições e órgãos administrativos relacionados à atividade para a avaliação, planejamento e execução das decisões estratégicas (CÉSAR; STIGLIANO, 2010b; STEFANI, 2006). As estratégias de desenvolvimento do destino turístico dependem muito de localidade para localidade, onde a interação comunidade-turistas se dá de forma distinta. As diversas políticas públicas possuem interferências diferenciadas na prática turística e influenciam na qualidade e na relação dos atributos espaciais: serviços, atrativos e infraestrutura (EJARQUE, 2005).

Os destinos turísticos possuem três áreas básicas: cadeia produtiva; setores governamentais; população local. Essas áreas devem ser contempladas no processo de planejamento, no qual devem estar envolvidas e empenhadas em atender de forma satisfatória os usuários da cidade, pois ao vivenciar a experiência da visita a um determinado destino e avalia a qualidade em sua totalidade. O resultado do prestígio de uma determinada destinação resulta das ações integradas do marketing e da responsabilidade de cada um

dos agentes envolvidos, considerando a integração e a diversificação dos produtos oferecidos, bem como o atendimento das necessidades dos turistas dos diversos segmentos, resultando no aumento da permanência do turista (PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2002; EJARQUE, 2005).

A compreensão dos destinos turísticos urbanos como unidades integradas se faz necessária pela característica multidisciplinar do fenômeno turístico, em que o planejamento turístico e urbano, assim como a gestão, estão associados, viabilizando o desenvolvimento. Associando conceitos de planejamento urbano, gestão urbana, competitividade e desenvolvimento de maneira integrada, buscar-se-á conduzir as cidades para um futuro promissor, com uso responsável dos recursos ambientais, fortalecendo suas características singulares e agregando assim vantagens competitivas (DURAZO, 1997; STEFANI, 2006).

Nem sempre é este o enfoque principal no processo de desenvolvimento de um destino turístico. Em muitos casos, o que se verifica é um desenvolvimento de forma desordenada, influenciado por interesses individuais e econômicos, que priorizam o ganho em curto prazo, em que o lucro imediato não permite enxergar as consequências devastadoras que a falta de controle e de critérios pode acarretar a um destino turístico (CORIOLANO, 2005).

O planejamento de um destino turístico urbano não deve ser pensado por uma visão estritamente física que priorize a ordenação do território, sua configuração arquitetônica, seus equipamentos coletivos, mas deve proporcionar um ambiente que possa colaborar para a construção da cidadania de seus habitantes e usuários.

A produção e a transformação da cidade propiciam o surgimento de elementos urbanos que são apropriados pela atividade do turismo, como, por exemplo, edificações antigas preservadas, centros históricos, áreas públicas como praças e parques, além de toda a infraestrutura urbana, que são percebidos e avaliados por visitantes e moradores, fazendo parte da construção da imagem de uma cidade, criando valor que pode ser utilizado como um elemento de vantagem competitiva (BETAT, 2009).

O interesse do poder público em formar uma imagem positiva das cidades consiste na tentativa de atrair para as mesmas maiores investidores no setor terciário da economia, entre eles as empresas ligadas a cultura, aos

eventos e ao turismo. Esta é uma tendência mundial, tendo o empreendedorismo das cidades apoiado no *city marketing* uma ferramenta de promoção e venda do espaço urbano, de modo a promover a imagem e os atributos da cidade a fim de atrair investidores. Para isso é preciso muitas vezes criar uma imagem, uma marca para a cidade (OLIVEIRA, 2009).

Investimentos em reforma urbana com a instalação de monumentos públicos com o objetivo de se tornarem marcas ou melhorarem a imagem da cidade podem trazer novos investimentos, mas eles devem ultrapassar a simples função de projeção da urbe. Por serem muitas vezes monumentos e espaços públicos, os monumentos devem contribuir para uma melhora da qualidade de vida da população e se tornar elementos de incentivo à cidadania, e não simplesmente espaços destinados a uma pequena parcela da população e ao consumo do turismo. Devem possibilitar espaços de entretenimento, contemplação e aprendizado, assim como novas modalidades de comércio, instrumentos de revitalização de espaços degradados, indo além de um recurso para *city marketing* (OLIVEIRA, 2009).

O desenvolvimento oportunizado pela atividade turística deve ser entendido de duas formas: desenvolvimento econômico e social. Primeiramente, o desenvolvimento econômico consiste na promoção da cidade de forma a oportunizar a geração de trabalho e renda, de modo que seus cidadãos possam realmente tomar as rédeas do crescimento da cidade, definindo suas formas, ganhos e distribuição dos benefícios, em uma atividade lucrativa que possibilite ganhos para a sociedade, o meio ambiente e a cultura (RUSCHMANN, 1997, GÂNDARA, 2001).

O verdadeiro desenvolvimento econômico não consiste simplesmente no crescimento da economia, dos empregos e da renda da população, mas sim na qualidade destes postos de trabalho e na possibilidade de os cidadãos estarem empreendendo e, conseqüentemente, gerando ganhos a toda a cidade (SOUZA, 2010; LOPES, 1998; OBIOL MENERO, 1997).

O desenvolvimento precisa ser encarado como uma mudança positiva na sociedade, que proporcione a melhoria das condições de vida e amplie a justiça social. Os membros da população não devem ser meros recebedores dos ganhos proporcionados pelo desenvolvimento, mas agentes que controlarão e tomarão as decisões de como este se dará. As estratégias do

desenvolvimento devem ser entendidas como a superação dos problemas que a sociedade enfrenta, assim como a diminuição da injustiça social e a melhoria da qualidade de vida da população (SOUZA, 2010; DUARTE, 2011).

Desta forma, o desenvolvimento alcança sua abrangência social, a qual deve possibilitar que os cidadãos possam usufruir, criar e recriar a cidade sem restrições, de modo que além dos ganhos econômicos, inserindo a população no mercado de trabalho, oportunizem uma circulação eficiente a um preço acessível, criem espaços de lazer e cultura, proporcionem ambientes seguros e saudáveis, oportunizem a formação educacional, técnica e profissional. Enfim, que atendam as demandas de modo a produzir o bem-estar da população (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2003; HARVEY, 2013).

Um dos fatores que se destaca na influência do turismo é a questão da segurança, devendo haver investimento em medidas que possibilitem ambientes mais seguros aos usuários da cidade, de modo a inibir a criminalidade e incentivar o resgate do uso de espaços públicos abandonados pela insegurança existente nestes locais (SOARES JUNIOR, 2007).

No turismo a questão da segurança passa a ser um fator determinante na escolha do destino turístico, assim como na experiência e percepção dos turistas quanto à destinação. Os turistas estão muitas vezes mais vulneráveis à situação da criminalidade, pois não conhecem os costumes e perigos dos lugares onde se inserem (KORSTANJE, 2012; AMORIM *et al.*, 2012; SOARES JUNIOR, 2007).

Muitas vezes a relação entre turistas e comunidade se dá de forma cordial, mas é preciso entender que a atividade turística possibilita a modificação de valores e condutas de visitantes e visitados, introduzindo problemas como, por exemplo, a prostituição, o uso de drogas ilícitas, a desordem pública, entre outros. Isso pode acarretar a discriminação, a exclusão entre ambas as partes, principalmente onde o turismo ocorre na forma de bolhas ou enclaves turísticos. O turista passa a ser ameaçado por uma sociedade que se ressentida pela forma como vem sendo tratada pelo turista, necessitando assim da formação de enclaves turísticos protegidos por seguranças privados e esquemas de proteção que os distanciam, ampliando as diferenças entre turistas e residentes, e o turista acaba por se conformar com

os problemas de segurança apresentados pelo destino turístico (KORSTANJE, 2012; AMORIM *et al.*, 2012).

A sensação de insegurança consiste em uma percepção de risco que os turistas muitas vezes identificam em áreas que apresentam má conservação das edificações, baixa qualidade ambiental, assim como a ausência de equipamentos urbanos que transmitam hospitalidade como a sinalização turística, que consiste em um mobiliário urbano que vai muito além de proporcionar orientação, localização e informação. Consiste em uma ferramenta de hospitalidade que acarreta ao turista uma experiência mais acolhedora, cômoda e segura durante a visitação, uma vez que o visitante deve sempre saber onde se encontra e se os monumentos e edificações próximos lhe interessam ou não (EJARQUE, 2005; AMORIM *et al.*, 2012).

A questão da segurança não se restringe simplesmente à criminalidade, mas à sensação de risco causada pela ausência de infraestrutura, por lugares pouco utilizados e mau iluminados, ruas deterioradas, paisagens degradadas etc., que provocam no visitante e no residente a sensação de necessidade de se resguardar e não utilizar os espaços urbanos, sejam ruas, praças ou parques. Esses locais aumentam a sensação de vazio e a falta de segurança. Então, pode-se dizer que quando as pessoas indicam que uma cidade é perigosa, estão se referindo que não se sentiram seguras nos espaços públicos da cidade (JACOBS, 2011; SOARES JUNIOR, 2013; AFONSO *et al.*, 2011).

O que se apresenta é o fato de que, para se ter maior sensação de segurança nas cidades, é preciso que os seus espaços públicos sejam mais utilizados e apropriados, de modo a oferecer aos usuários “olhos” que controlam e cuidam do local e das pessoas que o frequentam de forma espontânea. Assim, a questão da segurança não pode ser solucionada com a dispersão das pessoas, ou o aumento de espaços privados e de áreas cercadas, porque a segregação espacial é consequência — ou origem — de conflitos sociais que acarretam maior sensação de risco (HARVEY, 2013; JACOBS, 2011).

As ruas e os espaços públicos se tornam mais seguros, ou aparentam ter menos risco quando são compartilhados, apropriados e utilizados de forma ininterrupta, por uma gama de indivíduos. Para isso é preciso que estes espaços sejam dotados de infraestrutura que favoreça o seu uso e a sensação

de segurança, havendo assim olhos sempre atentos ao movimento nestes espaços. Portanto, a sensação de insegurança não é gerada pela presença de estranhos em um espaço, mas sim pela falta de estrutura que estes espaços apresentam para receber com qualidade os indivíduos que por ali transitam e os utilizam. A existência de tal estrutura poderia torná-los um trunfo para a diversidade da cidade (RECHIA *et al.*, 2012; LEFEBVRE, 1999; TSCHOKE *et al.*, 2011; JACOBS, 2011).

Verifica-se, portanto, que é possível trabalhar a questão da segurança oferecendo programas e projetos de revitalização de edificações; implantação e melhorias em espaços públicos incentivando seu uso recreativo, esportivo e cultural; capacitação profissional, oferecendo oportunidade de empreender o próprio negócio; implantação de equipamentos e serviços que possibilitem a melhoria das condições de vida da população e a hospitalidade da cidade. Enfim, as medidas para minimização da insegurança consistem em atitudes palpáveis que proporcionem à cidade uma imagem de qualidade de vida, por meio de desenvolvimento social (AMORIM *et al.*, 2012; KORSTANJE, 2012).

Cabe à administração pública proporcionar melhores condições de habitabilidade, em ambientes propícios que tragam qualidade de vida aos habitantes, equipados com serviços públicos, proteção dos recursos naturais, e direcionamento do crescimento, de modo a manter o que foi definido como bom para a cidade. Portanto, a imagem referente à questão de segurança pode ser modificada ao longo do tempo. O desenvolvimento social deveria proporcionar aos cidadãos, por meio de políticas públicas, condições para a cidade oferecer possibilidades de usufruí-la, inserindo essa sociedade de forma produtiva, desfrutando dos benefícios a que tem direito (DUARTE, 2011; MARICATO, 2013).

A implantação de áreas verdes, a conservação de edificações e o saneamento básico eficiente proporcionam à cidade índices de salubridade e de limpeza urbana que são reconhecidos como elementos que valorizam e qualificam os ambientes urbanos, oferecendo aos turistas e residentes espaços de circulação, convívio e interação social de qualidade. São elementos que qualificam a vida na cidade (BETAT, 2009; KAICK, 2007).

A dimensão social e econômica para o desenvolvimento das atividades do planejamento urbano pode ser expressa da seguinte forma: equidade,



equivalência de oportunidades, ética e equivalência de parceria. A cidade tem no turismo uma ferramenta para promover a igualdade social e todos, nestas relações entre comunidade, turistas e gestores, possuem deveres e direitos.

O desenvolvimento possibilitará à cidade um ambiente urbano com qualidade, equipado com infraestrutura e serviços que possibilitem o direito a seus usuários de um ambiente favorável a práticas econômicas, sociais, culturais e ambientais, que atendam expectativas e anseios dos residentes e visitantes, proporcionando-lhes satisfação quanto à urbe, favorecendo o surgimento e a formação de imagens positivas da cidade.

### 3.3 SATISFAÇÃO DE VISITANTES E VISITADOS E IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO URBANO

Os destinos turísticos se caracterizam por ser espaços geográficos, urbanos ou rurais, que possuem um conjunto de bens e serviços que, unidos, possibilitam a formação de produtos turísticos, os quais se integram formando a destinação turística. Esta amálgama de produtos não é o resultado da simples junção deles, mas a integração com vínculos de dependência e relação mútua entre os produtos turísticos e os serviços urbanos, formando um agrupamento complexo que passa a ser usufruído e avaliado pelo turista como um todo, oferecendo uma experiência integrada (BUHALIS, 2000; HOSANY; GILBERT, 2010; VALLS, 1996).

Portanto, o destino turístico pode ser entendido como o local para onde pessoas viajam conforme sua escolha espontânea, onde os indivíduos passam um tempo determinado vivenciando e experimentando características locais que se tornaram atrações por uma percepção de algum tipo. Deste modo, pode-se dizer que um destino consiste na combinação integrada e complexa de produtos, serviços e experiências locais. Os destinos passam a ser valorizados por sua singularidade integrada a uma infraestrutura e serviços que possibilitem a visita e, conseqüentemente, experiências únicas, diferenciadas e inesquecíveis (BUHALIS, 2000; GÂNDARA *et al.*, 2012; HORODYSKI, 2014).

Isto porque a simples existência de atrativos naturais e culturais em um destino não é suficiente para que este possa atrair e manter os turistas, é

preciso que a destinação seja acessível, tenha características únicas e locais, seja competitiva e capaz de motivar a vinda de visitantes e, ainda, tenha uma imagem que corresponda à realidade encontrada. Tais características serão atingidas por meio do desenvolvimento que possibilite a integração da infraestrutura e serviços urbanos, empreendimentos e serviços turísticos e os atrativos, buscando o aproveitamento máximo dos recursos naturais, culturais e humanos existentes, aliando uma política ambiental responsável e um plano de marketing eficaz (GÂNDARA, 2004; BUTLER, 1994; BUHALIS, 2000).

Deste modo, as cidades que se empreitam na atividade turística a fim de se destacar como destino turístico de qualidade necessitam em primeiro lugar incrementar sua atratividade por meio de um desenvolvimento que destaque qualidades e valores, enfatizando as características locais e singulares, que as tornem espaços de interesse de visitação e de convívio social, de encontro e lazer para a comunidade local; o segundo elemento consiste na eficiência, eficácia e qualidade da infraestrutura urbana, que é constantemente percebida e avaliada pelo visitante, influenciando diretamente em suas vivências e experiências na destinação urbana. A infraestrutura deve ser compatível com as necessidades da demanda da cidade e ambientalmente integrada e responsável; e, por fim, a cidade necessita de equipamentos e serviços turísticos de qualidade que possibilitem a estadia do visitante fora de sua residência habitual (COOPER *et al.*, 1997; VALLS, 1996; ACERENZA, 2003; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Vale destacar o papel da infraestrutura na qualidade esperada e percebida em um destino turístico urbano, uma vez que este elemento urbano é responsável por possibilitar o suporte das atividades da cidade, assim como determinar a qualidade ambiental, a satisfação das necessidades dos usuários da cidade, definindo a qualidade da cidade como um espaço provedor de serviços. Possibilita vivências e experiências prazerosas, assim como um ambiente urbano de qualidade, o qual influenciará diretamente na qualidade de vida da população e na imagem esperada e percebida por visitantes e moradores; conseqüentemente, na satisfação de ambos (BOULLÓN, 2002; VALLS, 1996).

Uma cidade que proporciona qualidade ambiental e de vida a seus habitantes terá a possibilidade de oferecer aos visitantes características que

qualificarão a visita, em um ambiente urbano com peculiaridades, em que o turista experimentará elementos urbanos que qualificam a vida na cidade e, conseqüentemente, tornam-se elementos de destaque durante a visita. Em um meio ambiente urbano que possibilite a percepção da integração de elementos naturais e urbanos em harmonia, viabilizam-se os espaços públicos como características únicas para uso no lazer, recreação, aprendizado e convívio social (GÂNDARA, 2004; BOULLÓN, 2002).

A qualidade ambiental urbana consiste em atração para cidades que se tornam destinos turísticos. Elementos como: a poluição do ar e sonora; a limpeza pública; a segurança pública; o trânsito; as características estéticas e o cuidado com a paisagem; a conservação dos prédios; o incentivo de uso aos espaços públicos; a quantidade e a qualidade das áreas verdes, o transporte público, entre outros, são elementos constantemente avaliados e percebidos pelos visitantes e pela população residente, que qualificam a visita e a vivência nos espaços da cidade tornando-as uma experiência memorável. Desta forma, é possível afirmar que a qualidade ambiental urbana vem se tornando um diferencial que possibilita a valorização das experiências urbanas de visita e de satisfação no destino visitado (COOPER, 1994; BUTLER, 1994).

Cidades que possuem sua imagem vinculada à qualidade de vida e à qualidade ambiental necessitam ter o cuidado de manter esta imagem ao se tornarem destinos turísticos, por meio da qualidade dos atrativos e dos equipamentos e serviços turísticos e da eficiência da infraestrutura e serviços urbanos. Desta forma poderão proporcionar aos visitantes e residentes a satisfação, atendendo suas expectativas e tornando tais características elementos potenciais da atratividade da cidade (KOTLER *et al.*, 1997; GÂNDARA, 2004; RAMJIT, 2014).

Tendo os gestores públicos relevantes responsabilidades pela qualidade da cidade e, conseqüentemente, pela qualidade do destino urbano, há a necessidade de integração coordenada e articulação dos elementos da urbe, assim como de seus atores. Isso proporcionará um espaço democrático de debate de ideias e de gestão de conflitos, para um processo de gestão e de planejamento eficiente e eficaz, de modo a envolver e comprometer a

população como um todo na tomada de decisões quanto à qualidade da cidade (MILLET, 2011).

O planejamento, a gestão, a regulamentação, a organização, a fiscalização e a promoção da cidade como destino turístico, ou não, são processos que necessitam de negociações em um ambiente de debate entre os atores interessados, a fim de identificar necessidades e satisfazer anseios; contribuir para o desenvolvimento e o crescimento com qualidade e consciência ambiental e social; valorizar características culturais e garantir democratização de bens, serviços e espaços públicos, em um ambiente com qualidades que valorizem a vida na cidade visitada, satisfazendo as expectativas dos moradores e turistas. A qualidade do destino turístico urbano não está centrada na quantidade de atrativos, equipamentos e serviços turísticos, infraestrutura e serviços urbanos, mas sim nas características que qualificam tais elementos, e são percebidas e reconhecidas como de qualidade, satisfazendo expectativas de visitantes e residentes (RAMJIT, 2014; ASHWORTH; PAGE, 2010).

A qualidade na prestação de serviços é um conceito discutido por diversos autores (ZEITHAML, 1988; PARASURAMAN *et al.*, 1988; GRÖNROOS, 1994; OH, 1999) que a definem basicamente como a amplitude de diferença existente entre a expectativa ou então o desejo do consumidor, sendo este o que ele espera do serviço, em relação a sua percepção quanto ao serviço prestado. Portanto, a qualidade do serviço consiste no embate entre a expectativa do cliente quanto ao serviço que adquiriu e o desempenho, que ele avalia conforme sua percepção do serviço prestado.

Deste modo, pode-se identificar, conforme as reflexões de Zeithaml (1988), a existência de dois termos que definem a qualidade: uma, a objetiva e a outra, a percebida. Para o autor, a qualidade objetiva consiste na avaliação técnica de atributos existentes nos produtos ou serviços que podem ser mensurados por indicadores. Por sua vez, a qualidade percebida compreende o julgamento individual do consumidor em relação ao desempenho do serviço prestado, o qual é confrontado e comparado com as expectativas. Esta abordagem da qualidade de serviço é denominada desconfirmação (PARASURAMAN *et al.*, 1988; OLIVER, 1997; MORGAN *et al.*, 2009).

Esta abordagem trabalha com as expectativas dos clientes como elemento que influenciará diretamente na qualidade percebida e na satisfação do consumidor frente ao que lhe foi proporcionado pelo serviço prestado. As expectativas são formadas por meio de fontes comerciais como propagandas e promoções, fontes sociais que se originam por indicação de familiares e amigos a partir da divulgação boca a boca, e fundamentalmente as expectativas sofrem grande influência das experiências de consumo anteriores (MORRISON, 2012; ZEITHAML *et al.*, 2003; AKEL *et al.*, 2012).

Para Oliveira e Gândara (2015), existem diferentes fatores que influenciam a expectativa na prática do turismo, devido à complexidade da atividade turística. Ao se tratar da visitação de uma destinação turística há uma variedade de fatores diferentes dos já citados que geram expectativa nos turistas, tais como a imagem do destino que será visitado, o comprometimento e a relação pessoal com o local a ser visitado e a satisfação.

Com base nesta definição de qualidade é possível compreender a dificuldade e as limitações em determinar a qualidade dos serviços, uma vez que esta é uma comparação da percepção do consumidor frente ao desejo/expectativa e a percepção do desempenho do serviço prestado, o que torna a avaliação da qualidade do serviço totalmente individual, pessoal e subjetiva (GÂNDARA *et al.*, 2013; GRÖNROOS, 1984).

Portanto, a gestão da qualidade do destino turístico urbano deve proporcionar a integração entre população local e turistas, assim como levantar e gerir as necessidades de ambos os grupos, originando maior autenticidade na vivência da visitação. A percepção de qualidade do destino turístico urbano consiste em um importante instrumento de controle que necessita ser constantemente acompanhado pelos gestores da cidade, a fim de determinar as expectativas e percepções dos usuários da cidade quanto à qualidade dela. Um dos principais indicadores de qualidade de um destino turístico, como foi discutido até aqui, está diretamente relacionado à satisfação dos seus usuários, sejam turistas ou residentes, à qualidade ambiental, ao desenvolvimento econômico e à melhora da qualidade de vida da população (CROMPTON; LOVE, 1995; BIZINELLI, 2013; GÂNDARA, 2012).

Portanto, é importante realizar constantemente pesquisas para entender e compreender o que os consumidores, no caso das cidades os usuários da

urbe, sejam residentes ou visitantes, desejam e como eles estão avaliando e percebendo a qualidade dos serviços urbanos que lhes são oferecidos. As pesquisas servirão para aprimorar a oferta da qualidade da infraestrutura e dos serviços urbanos, por meio do profundo conhecimento dos usuários e de suas expectativas e necessidades, na tentativa de atendê-las e assim agregar valor e qualidade à vida no destino turístico urbano (MONDO, 2014; COHEN, 2014).

A qualidade no destino turístico urbano acarreta diversas oportunidades e benefícios à cidade e sua população como: melhora da qualidade de vida; conservação e desenvolvimento com responsabilidade ambiental, social e cultural; crescimento econômico; geração de emprego e renda; otimização do uso dos recursos; fortalecimento da imagem positiva da cidade; interação entre turistas e residentes; e satisfação das expectativas e necessidades de ambos (GÂNDARA, 2001).

A qualidade urbana percebida pelos usuários da cidade é atribuída às intervenções urbanísticas que visam à qualidade da vida da população. Estas características são constantemente avaliadas pelos turistas e residentes e têm responsabilidade pela imagem positiva da cidade. Portanto, a qualidade nos destinos urbanos é fruto da satisfação das necessidades e desejos dos residentes e dos turistas. O destino pode oferecer serviços de excelência que apresentam valores agregados e serviços que superam as expectativas dos consumidores por meio da diversidade, diferenciação e veracidade percebidas pelos usuários da urbe (HORODYSKI, 2014; GÂNDARA, 2001; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Entre as dimensões da qualidade, a confiabilidade consiste em uma das mais relevantes, pois constitui a capacidade de desempenhar o serviço conforme o prometido, atendendo, e em alguns casos superando, as expectativas dos consumidores. Tal dimensão é importante, pois a qualidade divulgada deve ser no mínimo a mesma que o consumidor percebe, e confirma, ao ter o serviço prestado, tendo como resultado desta qualidade a satisfação do cliente (PARASURAMAN *et al.*, 1988; ZEITHAML *et al.*, 2003; FITZSIMMONS, 2000).

A percepção dos usuários do destino turístico consiste em um fator determinante de qualidade, uma vez que não basta ter qualidade, ela deve ser percebida pelos usuários do espaço da urbe, sendo um fator decisivo na

compreensão positiva da experiência na cidade, que poderá gerar satisfação aos usuários (AGIPTO *et al.*, 2014; BIGNÉ, 2001).

A percepção do consumidor é normalmente orientada por suas crenças, valores, experiências anteriores e motivações, sendo a percepção o processo pelo qual o indivíduo observa e interpreta os estímulos do meio em que está inserido, organizando a percepção com significados influenciados por fatores sociais e pessoais (BOULDING *et al.*, 1993; ANGELOVA; ZEKIRI, 2011). Portanto, é possível afirmar que a percepção dos destinos turísticos pelos visitantes consiste na representação mental elaborada pelos visitantes dos diversos componentes da destinação turística, assim como nas avaliações e sentimentos que estes despertaram no indivíduo ao longo da visita (JOHNSTON; KONG, 2011; LEMKE *et al.*, 2011; RAJESH, 2013; MONDO, 2014).

É preciso compreender os fatores que compõem e determinam a percepção do espaço urbano, o qual é constituído por homens, empresas, instituições, meio ambiente e infraestrutura. Os elementos materiais e imateriais das paisagens urbanas são responsáveis pela percepção da cidade. Castrogiovanni (2013) elenca 5 aspectos para reconhecer e perceber os elementos urbanos: a acessibilidade, que consiste nos equipamentos e serviços urbanos de deslocamentos entre os pontos de interesse turístico; a paisagem e os caminhos, que consistem nos símbolos e signos da paisagem que ao longo do tempo se (re)constrói e gera impressões e sentimentos a partir da visão do observador; os serviços urbanos, que consistem nos serviços que definem a segurança pública, a limpeza pública, o meio ambiente, a mobilidade urbana, entre outros; os equipamentos e serviços turísticos, hotéis, bares, restaurantes, parques, praças, *shopping centers*, entre outros; e, por fim, o mobiliário urbano, representado por elementos urbanos que facilitam e agregam valor à visita e ao espaço urbano em si, como sinalização, mapas da cidade, pontos e paradas de ônibus, bancos, lixeiras, postes de iluminação, floreiras, entre outros.

Tais aspectos urbanos devem ser trabalhados pelo planejamento urbano e turístico a fim de agregar valor ao espaço da cidade e acrescentar qualidade de vida à população, melhorando suas condições e atribuindo elementos urbanos que sejam valorizados no momento da visita, qualificando a

experiência turística da cidade, favorecendo e aguçando a percepção dos visitantes e dos residentes (GÂNDARA *et al.*, 2012; AGIPTO *et al.*, 2014; URRY, 2001; EDWARDS *et al.*, 2008).

As paisagens urbanas devem ser planejadas a fim de atender às necessidades e desejos dos usuários da cidade, que percebem cada um dos espaços urbanos de forma distinta, com base em seus interesses, impressões, emoções e olhares. As percepções destes espaços necessitam da imersão do observador nas paisagens por um determinado tempo, possibilitando a vivência das mesmas (URRY, 2001). Portanto, muitos questionam a percepção do turista por sua vivência temporária e muitas vezes segmentada da cidade. Mas, segundo Tuan (1983), a percepção dos indivíduos é influenciada muito mais pela intensidade do que pela permanência da vivência e da experiência em um determinado lugar.

Ao turista é possível afirmar que mesmo sendo temporárias sua estadia e interação com o espaço do destino turístico urbano, o contato com ele é intenso. Sua percepção, mesmo que parcial, da cidade é representada simplesmente pelos espaços urbanos que visitou, e para o indivíduo turista representará a totalidade da cidade visitada (YAZIGI, 2009).

A cidade é percebida pelo usuário de forma seriada, conforme os pontos de vivência do cotidiano e de visitação dos usuários, portanto é possível afirmar que a cidade, com seus elementos de infraestrutura e serviços urbanos, suas paisagens e sua imagem, deve ser planejada a fim de proporcionar satisfação aos usuários em suas mais diversas atividades e experiências no espaço urbano (LYNCH, 2011; BOULLON, 2002).

O turista não percebe o destino turístico de forma separada, a análise da qualidade da experiência turística se dá pela percepção do todo, necessitando desta forma de uma integração coordenada entre os elementos urbanos e turísticos na cidade, a fim de satisfazer suas expectativas, oportunizando experiências memoráveis e uma imagem positiva do destino visitado (RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA, 2004).

As expectativas dos consumidores são os elementos que definem a qualidade e a satisfação frente aos serviços prestados, sua expectativa em confronto com a percepção que tiveram dos serviços resultará no grau de qualidade e de satisfação (CRONIN; TAYLOR, 1994).



A satisfação do turista está entre os principais objetivos dos destinos turísticos que desejam ter sucesso, uma vez que os turistas decidem viajar para uma destinação com a finalidade de satisfazer necessidades, expectativas e desejos (SANTOS, 2013), que consistem no desempenho dos serviços e atrativos do destino, percebidos durante a visita, em comparação com a expectativa do visitante. Ocorre uma comparação mental da qualidade do destino percebido e do esperado pelo turista, e a qualidade percebida é geradora e consequência da satisfação (RAJESH, 2013; GONZALEZ *et al.*, 2006; OLIVER, 1981; RODRIGUEZ *et al.*, 2013).

Para Parasuraman *et al.* (1988), a expectativa deve ser compreendida de forma diferente quando se analisa qualidade do serviço e satisfação do consumidor. Isto porque as expectativas nas questões relacionadas a qualidade dos serviços representam o desejo do que o consumidor espera receber. Quando se trata da expectativa na visão da satisfação do consumidor, esta não consiste na ideia do que ele irá receber, mas o que os prestadores de serviços têm obrigação de oferecer.

A qualidade percebida consiste em um resultado de juízo cognitivo, fruto da avaliação de longo prazo de superioridade/inferioridade do serviço. Por sua vez, a satisfação consiste em uma resposta cognitiva/afetiva referente a transações individuais e específicas do serviço global em um determinado período de tempo. Há, assim, uma relação de reciprocidade entre a qualidade global do serviço e/ou do destino turístico e a satisfação do turista (GÂNDARA, 2013; COHEN, 2014; GONZALEZ *et al.*, 2006).

A satisfação deve ser compreendida como um resultado cognitivo/afetivo pois alguns autores (OLIVER, 1981; DAY, 1984; KOTLER, 1996; KIM *et al.*, 2003) a apresentam com abordagem generalista-experiencial, e a definem como uma atitude formada por meio de comparação mental entre a qualidade esperada e a qualidade percebida após e durante o consumo do serviço. A satisfação reflete o grau de contentamento com a experiência ao utilizar o serviço, um estado psicológico como um sentimento emocional resultante de um processo avaliativo.

Assim como a qualidade, a expectativa é fator determinante da satisfação, sendo estas influenciadas por experiências anteriores à compra, informações, promessas do ofertante e recomendações que, a partir do uso do

serviço oferecido e da vivência do destino turístico, poderão ser atendidas ou não. A qualidade será o conjunto de características que proporcionará a satisfação das expectativas e necessidades do consumidor. Sendo assim, pode-se afirmar que a qualidade busca atender às necessidades dos turistas, que, tendo suas expectativas atendidas, aumentarão o grau de satisfação quanto ao serviço ou destino turístico visitado (OLIVER, 1981).

É possível afirmar que existe uma relação recíproca entre qualidade e satisfação. Para Parasuraman *et al.* (1988), a satisfação antecede a qualidade, uma vez que a primeira consiste em uma avaliação individual de uma experiência particular, já a qualidade refere-se a uma avaliação global do serviço. Oliver (1997) entende a reciprocidade entre qualidade e satisfação da maneira inversa, já que para ele a qualidade que é percebida precede a satisfação do consumidor. Portanto, é oportuno salientar que a satisfação é resultado de transações específicas e individuais e de avaliação global do serviço, enquanto a qualidade dos serviços resulta de uma avaliação geral de superioridade ou inferioridade quanto às expectativas em relação ao serviço oferecido (BITNER; HUBERT, 1994).

A satisfação pode ser considerada um estado emocional, resultado da experiência de consumo do serviço com fatores externos, que influenciam o estado psicológico e físico do consumidor e seus sentimentos de satisfação frente a desejos e expectativas, consistindo, portanto, em conceito subjetivo, individual e de difícil mensuração (WESTBROOK, 1987; KOZAK; RIMMINGTON, 2000).

A satisfação compreende uma avaliação cognitiva e afetiva, que representa a aprovação ou decepção do consumidor quanto ao serviço prestado em comparação com sua expectativa individual em relação ao serviço adquirido. Sendo esta avaliação fundamental no efeito positivo que uma destinação pretende obter ao ser visitada, ela influencia diretamente na intenção de retorno e na divulgação boca a boca do destino turístico (PARASURAMAN *et al.*, 1988; OLIVER, 1987).

É evidente que a satisfação dos usuários de um destino turístico urbano está relacionada com a qualidade do mesmo, e a qualidade refere-se à lembrança, à memória, que determina a satisfação. Mas as lembranças da visitação são fruto da experiência e da vivência no destino, sendo influenciadas

por infraestrutura e serviços urbanos; equipamentos e serviços turísticos; atrativos turísticos; paisagem urbana, espaços públicos e suas características. Assim como pelos atributos que estas instalações propiciam ao usuário como conforto, segurança, oportunidades de compra, acessibilidade, atividades culturais, variedade de atrações, entre outros. Enfim, a diversidade e a intensidade das vivências oportunizadas pela cidade ao turista e ao residente proporcionarão experiências memoráveis que influenciarão na satisfação das expectativas frente ao destino turístico urbano (COHEN *et al.*, 2014; RAJESH, 2013; ASHWORTH; PAGE, 2010).

O destino turístico urbano deve promover — e prometer — ao turista e ao residente somente o que tem capacidade e condições de oferecer, por meio de serviços de qualidade, diversificação da oferta, diferenciação, na tentativa de proporcionar a veracidade do serviço oferecido, agregando valor à experiência de visita, superando as expectativas e, conseqüentemente, satisfazendo os usuários da cidade (MONDO, 2014; EDWARDS *et al.*, 2008).

A satisfação no destino turístico urbano está diretamente relacionada à qualidade da cidade e sua capacidade de gerar o bem-estar do turista e da população residente. A satisfação consiste em um retorno positivo derivado da percepção dos usuários da urbe quanto a um ambiente equilibrado socialmente e ambientalmente, com desenvolvimento econômico equitativo e melhoria da qualidade de vida (HORODYSKI, 2014; GÂNDARA, 2004; SANTOS, 2013; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Devido aos inúmeros aspectos tangíveis e intangíveis que compõem a oferta turística de um destino urbano e conseqüentemente interferem na experiência de visita e na vida das cidades, a satisfação dos usuários pode ser definida por meio das mais diferentes experiências que eles tiveram ao vivenciar a urbe (SANTOS, 2013). A experiência afeta a satisfação, influenciada diretamente pela percepção de qualidade dos diversos serviços prestados no destino. Os consumidores buscam cada vez mais experiências novas e diversificadas, as quais devem ser diretamente vinculadas a produtos e serviços de qualidade que oportunizem satisfazer necessidades, em vivências e experiências autênticas e memoráveis durante o tempo livre e períodos de viagens (GÂNDARA *et al.*, 2013; BIZINELLI *et al.*, 2013).

O consumidor vem a cada dia valorizando mais a forma de consumo do que o produto ou o serviço em si. Diversos autores (MANOSSO *et al.*, 2012; CORNELISSE, 2014; PINE; GILMORE, 1999; MEYER; SCHWAGER, 2007) expressam que o cliente vem buscando maximizar suas emoções e experiências por meio de produtos e serviços que lhe oportunizem vivências memoráveis, autênticas e inesquecíveis, de modo a satisfazer suas demandas emocionais.

O consumidor passa a valorizar as experiências como valor econômico, passando a acumular sensações e vivências. No turismo não é diferente, os turistas viajam para satisfazer necessidades as quais passaram a envolver sentimentos e emoções. Na tentativa de satisfazer estes novos anseios o destino turístico urbano deve oferecer aos consumidores produtos e serviços que lhes oportunizem experiências autênticas e inesquecíveis (HORODYSKI, 2014; PULLMAN; GROSS, 2004).

O turismo consiste em uma das principais atividades que possibilita tais realidades, e a qualidade da experiência na atividade turística deve ser concentrada na autenticidade e vivências de âmbito emocional, físico, intelectual e espiritual. Deve propiciar experiências excepcionais que ficarão guardadas na memória como lembranças, facilmente revividas mentalmente (BIZINELLI *et al.*, 2013; OH *et al.*, 2007).

As exigências dos consumidores não se relacionam à busca de produtos com características tangíveis, ou com necessidades que os serviços intangíveis possam simplesmente satisfazer. Os desejos dos clientes, entre eles os turistas, são por experiências que venham a perdurar em suas memórias, guardadas em suas lembranças individuais (PINE; GILMORE, 1999; MEYER; SCHWAGER, 2007; OH *et al.*, 2007).

A construção das experiências em uma destinação turística urbana é resultado da convergência da imagem cognitiva, das habilidades, da observação das expectativas e da percepção do espaço visitado. Portanto, os destinos turísticos devem se preparar para atender as demandas e as expectativas de seus usuários, na tentativa de lhes proporcionar o máximo de qualidade e de vivências positivas, para que desta forma possam ser formadas imagens e experiências de qualidade (MANOSSO *et al.*, 2013; JUROWSKI, 2009).

As vivências turísticas propiciam às pessoas momentos de revisão de ideias por meio de uma predisposição a contemplar as paisagens, observando os detalhes triviais que no cotidiano podem passar despercebidos. Os detalhes da paisagem geram curiosidade e satisfação aos turistas, e o exótico, o diferente de sua cidade de origem diz muito sobre a cidade visitada, o contato com os residentes passa a ter um novo valor. O turista, imerso na experiência turística, inicia um processo de análise e comparação entre a cidade de origem e o destino. Gera, por meio deste contato, a satisfação de suas expectativas, ou a frustração delas. Quanto maiores as sensações positivas e a superação dos seus anseios, mais qualidade será atribuída à cidade, que terá maiores oportunidades de originar experiências memoráveis de qualidade, percebida e reconhecida, pelo turista. Este terá atitudes positivas como, por exemplo, a indicação por meio de propaganda boca a boca e maiores intenções de retorno (KOTLER *et al.*, 1997; GÂNDARA, 2004; RAMJIT, 2014; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Algo importante a salientar é que as experiências são inerentemente pessoais e individuais, pois representam a interação e o envolvimento do turista com o destino e sua interpretação pessoal. Ele, por meio de vivências, acumula lembranças que serão registradas e que só existirão na mente individual de cada consumidor (JOHNSTON; KONG, 2011; LEMKE *et al.*, 2011).

Ao tratar das cidades com destino turístico, devido a características de singularidade entre elas, pode-se afirmar que cada cidade tem a capacidade de propiciar experiências diferenciadas. Em razão da diferenciação e da diversidade de espaços e paisagens urbanas, as possibilidades de vivências e experiências com interação e intensidades variadas são inúmeras, dependendo das expectativas e motivações dos turistas (GÂNDARA, 2012; JUDD, 2003; EDWARDS *et al.*, 2008; ASHWORTH; PAGE, 2010).

Os turistas já possuem conhecimentos e expectativas prévias do que vivenciar e experienciar na destinação turística, desejando por isso ser surpreendidos durante a estadia e usufruto dos produtos da destinação. Quanto melhores forem suas experiências, maior será a satisfação quanto ao destino e a cidade visitada (HORODYSKI, 2014).

A intensidade e a qualidade da experiência turística em um destino turístico urbano dependem da qualidade que os espaços urbanos possuem e

como estes são percebidos e utilizados por seus usuários. Por isso os destinos turísticos devem proporcionar ambientes com autenticidade, bens preservados, qualidade ambiental que destaquem suas singularidades e peculiaridades locais, aliados a uma infraestrutura e serviços urbanos integrados e eficientes que devem ser percebidos refletindo qualidade, resultando em experiência única e surpreendente para o visitante (AGAPITO *et al.*, 2014; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Deste modo, a imagem projetada do destino turístico possui papel relevante na geração de experiência e na origem de expectativas anteriores à viagem. No momento da visita esta imagem é aferida pelo turista, que a avalia e percebe a veracidade frente à imagem projetada e a imagem produzida pelo resultado de suas vivências e experiências na visitação, constituído por sensações, percepções e conhecimentos adquiridos durante a viagem. Portanto, a imagem de um destino turístico consiste na soma de recordações e experiências de visita, por meio de uma projeção mental individual (HORODYSKI, 2014; MONDO, 2014).

Para Fraiz Brea e Cardozo (2011), a imagem do destino turístico é uma representação mental afetiva e cognitiva que consiste na soma das crenças, ideias, impressões e experiências que um turista registra e conserva na memória, do destino visitado e dos atributos existentes na destinação, que são por ele avaliados. A junção destas duas avaliações resulta na imagem global do destino, a qual refere-se às avaliações dos atributos e dos sentimentos que estes atributos originam, resultando na avaliação positiva ou negativa da imagem da cidade visitada.

A imagem projetada do destino turístico deve ser o mais próximo possível da imagem formada pelo turista após sua visitação, o que confirmará que a imagem percebida pelo turista é a mesma ou pelo menos é próxima da projetada, é a qualidade das experiências vividas durante a viagem e a satisfação das expectativas anteriores a ela, confirmando a confiabilidade e a veracidade da imagem do destino turístico. Desta forma, este é o objetivo principal dos promotores da destinação turística: assegurar o máximo de aproximação entre a imagem projetada e a imagem percebida (MILLET, 2011; RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA *et al.*, 2012).

A aproximação dessas imagens agrega valor à experiência turística, proporciona satisfação aos turistas que ao vivenciarem o destino turístico urbano percebem suas qualidades e peculiaridade, confirmando a veracidade de sua imagem, comprovando a capacidade da destinação de oferecer experiências autênticas, memoráveis e de qualidade (GÂNDARA, 2004; MANOSSO *et al.*, 2012).

A cidade consiste na materialização dos espaços vazios e construídos em um tecido de relações sociais, constituída de valores, de signos, de símbolos e sentidos que formam um imaginário individual e coletivo, por todos que a vivenciam (BANDEIRA, 2013).

A imagem que o turista tem ao chegar à cidade e nela permanecer será gravada e condicionará sua opinião final. Este turista estará avaliando elementos como limpeza, tráfego, segurança, informações, serviços de transporte público, atrativos e serviços turísticos. As atividades que irão proporcionar animação à cidade — atividades de entretenimento, culturais, desportivas e recreativas — devem existir de modo a dar mais vida à urbe e ser utilizadas como atrações complementares à visitação (EJARQUE, 2005).

Para Crompton (1979), a imagem do destino turístico é o somatório de todas as impressões, experiências, emoções e recordações que o indivíduo estabelece com o destino turístico, sendo, portanto, a projeção mental que ele forma em relação a um referente físico.

A percepção de uma cidade não se dá de forma imediata, mas pela somatória de sensações e emoções experimentadas e vivenciadas em ambientes diversos na cidade, de forma seriada. A imagem é o resultado da percepção de um observador do meio ambiente urbano, uma série de experiências e imagens individuais e únicas que, avaliadas, são somadas e sobrepostas umas às outras, formando a imagem da cidade. É preciso um esforço para que os agentes que atuam individualmente tenham qualidade, e quando avaliados em conjunto possam ser satisfatórios à percepção do turista. A imagem do destino é reflexo da satisfação da vivência, em um conjunto de impressões e sentimentos do morador e do visitante em relação a elementos tangíveis e intangíveis de uma cidade (LYNCH, 2011; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011; CAMPUBRÍ *et al.*, 2009; CARBALLO *et al.*, 2011).

A imagem de uma cidade é formada pelo turista por uma visão em série dos locais que frequentou durante sua estada, denominados por Boullón (2002) pontos gravitacionais, que consistem: nos atrativos, nas vias de acesso, nas estações terminais e nas áreas de concentração de empreendimentos e serviços, sejam turísticos ou de interesse do turista. Portanto, a imagem de um destino é extremamente subjetiva, e fatalmente distinta de indivíduo para indivíduo, sendo o estranhamento, ou seja, a diferença entre o novo experimentado, vivenciado costumeiramente, um fator determinante na atratividade de uma paisagem urbana (PALOU RUBIO, 2006; SILVA, 2004).

Para Cullen (2010), a cidade possui a capacidade de impactar as emoções uma vez que as provoca por três vias: a óptica, o lugar e o conteúdo. A vivência proporciona as emoções nos usuários, por isso a estética deve ser trabalhada de modo a provocar sensações positivas, tendo no patrimônio do passado uma leitura que conta a história da cidade.

A imagem da cidade pode ser compreendida como um processo no qual existe uma interação entre o ambiente e o usuário, ela é uma representação das informações obtidas antes, durante e depois da visita, assim como das experiências que os turistas têm no destino. A imagem de uma destinação deve ser fruto de uma experiência prazerosa no lugar visitado, percebido pelo usuário da cidade como um destino de qualidade, para contribuir de forma favorável para a atratividade, tornando-se um elemento importante no marketing turístico de qualquer destinação (GÂNDARA, 2001; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011; PINTO, 2012; CAMPUBRÍ *et al.*, 2009; PACE, 2011).

A imagem da cidade vai se moldando de acordo com as pressões internas e externas ocorridas na cidade, formando símbolos que são reconhecidos pelos visitantes e incorporados ao cotidiano dos residentes, sejam estes antigos ou novos, na tentativa de transformar tais símbolos em mensagens para ser experimentadas e vivenciadas em programas de visita turística, representando o entendimento da imagem que a cidade, por meio do plano diretor, deseja demonstrar (PALOU RUBIO, 2006; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010b).

A imagem previamente formatada afeta diretamente o comportamento de escolha e avaliação do destino, da viagem e da participação e experiência turísticas (ECHTNER; RITCHIE, 1991). Constitui ela, então, fator de base na



análise do comportamento do turista, antes, durante e depois da experiência turística (BIGNÉ *et al.*, 2001).

Baloglu e McCleary (1999) conceituam e caracterizam a imagem como todo processo de representação mental das crenças, sentimentos e impressão global da pessoa sobre o destino turístico. Dessa forma, a formação da imagem turística do destino representa um ponto importante para o entendimento (na arena teórica) e o funcionamento (na arena empírica) de todo o sistema turístico (PINTO, 2012).

A imagem do destino turístico desempenha um papel de extrema importância no processo de decisão do destino por parte do turista, e também sobre a intenção de visita. E neste sentido, tornar-se um destino internacional, posicionar-se positivamente e atrair cada vez mais turistas, é importante e representativo para o destino turístico (MORENO *et al.*, 2004; ECHTNER; RITCHIE, 2003; BANDEIRA, 2013).

Segundo Chon (1990), uma experiência positiva gera uma imagem positiva. Este autor apresenta o *virtuous circle*<sup>2</sup>, em que a imagem positiva pode gerar a repetição da visita e, se a repetição for também uma experiência positiva, o ciclo se reinicia.

As cidades são destinos turísticos pelo seu patrimônio, infraestrutura e serviços. Elas têm o poder de imantar fluxos de turistas, dependendo de sua capacidade de surpreender. Ao se deparar com uma nova cidade, os olhos do visitante irão perceber todos os fragmentos dentro dela. Muitas vezes, o que eles acabam percebendo é diferente do que a comunidade local percebe (BETAT, 2009; KAICK, 2007; EDWARDS *et al.*, 2008; ASHWORTH; PAGE, 2010). A imagem da cidade é formada, segundo Lynch (2011), não pela cidade em si, mas sim pela percepção de seus cidadãos. A concepção dos residentes e visitantes difere, uma vez que o cotidiano do turista contrasta com o do morador. As necessidades e anseios em relação ao espaço urbano são diferentes entre ambos (BOULLÓN, 2002).

A questão da temporalidade, o tempo de contato do turista com a cidade, consiste em outro fator que corrobora uma percepção da cidade distinta entre o residente e o visitante. A estada momentânea do turista no destino

---

<sup>2</sup> É também denominado círculo vicioso positivo.

visitado oferece uma convivência superficial com o espaço urbano, conferindo-lhe uma percepção efêmera da cidade (PIMENTEL, 2013; AMORIM *et al.*, 2012).

Os locais que o turista frequenta, que lhe são ofertados, ou seja, de seu interesse de visita, têm importante influência na percepção e na formação da imagem que ele tem do destino. A cidade real muitas vezes é evitada, são oferecidos aos visitantes espaços trabalhados para formar um cenário de espetáculo, voltados ao consumo, ao ócio e ao entretenimento, manipulados para transmitir o discurso da imagem da cidade ideal. São bolhas ou enclaves turísticos dotados de infraestruturas voltadas a proporcionar experiências prazerosas e de qualidade (JUDD, 2003; CESAR; VIANNA, 2013).

A percepção dos espaços urbanos na cidade se dá de forma individual, fruto de associações e informações espaciais que o turista da cidade lê, organiza, compreende e retém na memória conforme seus valores, ideologias e experiências vividas antes, durante e depois da visita. Este fato destaca outro elemento que reafirma e justifica a diferenciação entre a imagem formada pelo morador e pelo visitante de uma cidade (CASTROGIOVANNI, 2013; CESAR; VIANNA, 2013; AMORIM, 2012).

É possível entender, desta forma, alguns dos elementos que influenciam a diferenciação na percepção dos turistas e dos residentes quanto ao mesmo espaço urbano, e o porquê da distinção entre as imagens concebidas por cada usuário. A parcialidade, efemeridade e superficialidade do contato do turista com o espaço urbano, somadas às suas vivências da cidade de origem e às necessidades e propósitos no destino, suscitam uma percepção e uma avaliação distintas da familiaridade existente na percepção do residente, que cotidianamente utiliza a cidade para realização de atividades habituais. Cada um utiliza e avalia os espaços urbanos conforme suas visões e vivências (PIMENTEL, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013).

O turista, ao visitar uma destinação urbana, projeta uma imagem que mesmo não representando a totalidade da cidade visitada é uma percepção real; na realidade é uma faceta do real da urbe, que coexiste com outras realidades muitas vezes vivenciadas pelos residentes. Mesmo que a imagem sobre o destino turístico seja parcial, ela representa uma percepção total sobre a cidade visitada (YAZIGI, 2009; JUDD, 2003; HORODYSKI, 2014).

A imagem que se forma é a soma do produto global, destino turístico que foi oferecido ao turista, acrescido de um conjunto de ações de comunicação à percepção do turista. Este, ao vivenciar as experiências de visitação do destino, procurará validar a imagem formada antes da viagem. Portanto, a imagem projetada e a imagem formada depois da visitação devem se aproximar ao máximo uma da outra para refletir a qualidade dos produtos e a satisfação do turista frente ao destino turístico (KOTLER *et al.*, 1997).

A percepção do turista consiste na somatória das informações e experiências que ele terá em relação do destino. Logo, a imagem será a somatória das percepções do turista referente aos elementos da oferta turística que são disponibilizadas aos visitantes e que ficarão gravadas em suas memórias (GÂNDARA, 2001).

Gunn (1972) afirma que antes da viagem formam-se duas imagens: a imagem original, que é composta de informações turísticas sobre o destino, e a imagem induzida, que é composta a partir das informações recebidas pelas ações de promoção turística. Depois da experiência turística ao consumir o destino, seja pela primeira vez ou não, o turista conforma uma nova imagem sobre o mesmo, da mesma forma que os moradores, que permanentemente vão modificando suas percepções sobre a cidade onde vivem, de acordo com as suas experiências na localidade. Neste sentido, à medida que o destino turístico atinge a maturidade, as expectativas vão mudando, gerando uma nova imagem da cidade (AMORIN *et al.*, 2012).

Observar todos os aspectos que podem contribuir para a imagem do destino turístico é fundamental para alcançar um resultado compatível com o desenvolvimento econômico e turístico de uma localidade. E, de fato, entender o conceito da imagem, os elementos que a constituem, o seu processo de formação e os fatores que a influenciam torna-se imprescindível para qualquer destino turístico (FRAIZ BREA; CARDOSO 2012).

Desta forma é possível afirmar que a imagem de um destino turístico não consiste somente nas ações de comunicação e de propaganda desenvolvidas, mas na somatória destas com as experiências e as vivências que o turista terá na cidade. A qualidade existente no destino será constantemente avaliada e influenciará diretamente na satisfação e na confirmação da imagem prévia formada pelo turista. Ele, ao contrastar suas

expectativas com a realidade da cidade visitada, buscará confirmar a imagem anterior — formada antes da visita —, e quanto mais próxima for a realidade encontrada entre as expectativas e a imagem prévia, maior será a satisfação e mais positivo será o conceito quanto à imagem da cidade visitada (COOPER *et al.*, 1997).

A imagem de uma cidade que se torna, ou pretende se tornar, destino turístico deve, portanto, ser a mais próxima possível da realidade existente na cidade, e a imagem projetada do destino turístico deve estar intrinsecamente relacionada à imagem da cidade, fortalecendo-as e tornando ambas positivas.

Por meio do planejamento, o governo acaba por construir a imagem de uma cidade. Segundo Gândara (2001, p. 383) “[...] cada vez más las ciudades se están convirtiendo en productos a ser comercializados. La imagen proyectada por estas ciudades esta adquiriendo um papel preponderante em esta comercialización [...]”. E para que haja qualidade na imagem da cidade é fundamental que as intervenções propostas para a cidade sejam voltadas à melhoria da qualidade de vida da sua população (BERG *et al.*, 1995).

Do contrário, as melhorias apresentadas por meio das imagens da cidade serão simplesmente vinculadas à competitividade e não representarão um real envolvimento da gestão pública em intervenções que visem ao melhoramento dos padrões de vida da população. É preciso ponderar a adesão das cidades a esta tendência internacional de modo a equilibrar e equalizar a valoração da cidade, de modo que as benfeitorias sejam reais e para todos e não somente um espetáculo bem trabalhado pelos “*marketeiros*” para impulsionar o processo de venda da cidade (DUARTE; JUNIOR CZAJKOWSKI, 2007).

Neste último caso, manipulam-se informações para criar uma imagem de cidade ideal, descontextualizada da maioria de seus espaços, tomando os eleitores como consumidores, utilizando-se de seus desejos, identidade e paradigmas para vender a cidade como mercadoria, por meio de uma imagem vinculada à publicidade repetitiva de cenas do cotidiano a fim de fixá-las na mente dos espectadores, passando uma falsa noção de totalidade (DUARTE; JUNIOR CZAJKOWSKI, 2007; MARICATO, 2011).

O uso dos mecanismos de *city marketing* para promover a venda da cidade em um mercado global deve ser realizado de modo a gerar ganhos reais no melhoramento da cidade, e não meramente transformar o espaço em

um cenário a ser consumido esteticamente, formando uma imagem que simule uma realidade inexistente. Que a urbe não se transforme em um produto de uso exclusivo de investidores externos e de uma pequena parcela da população residente, mas que as intervenções do planejamento urbano, por meio do plano diretor, transformem a cidade qualificando a vida nestes espaços, agregando valores na sua imagem e no cotidiano da população (VAINER, 2011; MARICATO, 2011; GRANT, 2005; SANCHEZ, 1999).

Considerando a avaliação subjetiva por parte do observador, a percepção sobre a qualidade de vida do lugar está diretamente relacionada ao bem-estar social. Este conceito é formado por um relacionamento contínuo entre o observador e o espaço visitado, referente não apenas à experiência pessoal, mas na maioria dos casos compartilhado por outras pessoas, sejam estas moradores ou visitantes (BOSELMMANN, 2008; CUTTER, 1985; GÂNDARA, 2008).

Tendo relevância na imagem da cidade, a infraestrutura e os serviços urbanos devem ser planejados de modo a qualificar as paisagens da urbe proporcionando aos seus usuários experiências e vivências de qualidade, uma vez que a percepção da cidade se dá de forma seriada dos pontos cotidianos ou de interesse de visita. Fica evidente que a cidade deve ser pensada buscando proporcionar aos indivíduos que a vivenciam, sejam residentes ou visitantes, o maior número possível de experiências de qualidade (GÂNDARA, 2008; LYNCH, 2011; BOULLON, 2002; LOPES PALOMEQUE, 1995; AMORIM *et al.*, 2012).

A imagem de um destino turístico deve estar diretamente relacionada a elementos visuais que proporcionem ao turista um imaginário de qualidade, personalidade e singularidade, transmitindo valores emocionais, cultura, qualidade de vida e hospitalidade, demonstrando o que a cidade tem de diferente e seus melhores elementos. O turista desfruta do destino com todos os seus sentidos de modo a avaliá-la e confirmar a imagem pré-formada antes da visita. Tal imagem pode ser induzida por meio de transformações urbanas e políticas aliadas a um trabalho de marketing, de modo a divulgar novas imagens para antigos destinos (EJARQUE, 2005; SIMÃO, 2001; PACE, 2011).

A formação da imagem de uma destinação turística compreende um processo de recebimento, registro e avaliação das informações sobre a localidade visitada por diversas fontes através do tempo. A veracidade das informações recebidas antes da viagem originarão expectativas e formarão uma imagem prévia que será confirmada durante a experiência de visitação. Isso exige dos gestores públicos de cidades que se tornam destinos turísticos a máxima verdade entre a imagem projetada e a realidade encontrada no destino (HORODYSKI, 2014; MONDO, 2014).

Como expressam Gândara (2001), Simão (2001) e Palou Rubio (2006), só existirá uma imagem de qualidade, desde que exista qualidade no ambiente e esta seja percebida pelo usuário. Assim, pode-se compreender que a imagem da cidade é um processo no qual existe uma interação entre o ambiente e o usuário de maneira induzida, por meio de informações recebidas. Na maioria das vezes este processo direcionará seu olhar e percepção cada vez que ele experienciar o destino, reavaliando e formulando uma nova imagem do mesmo.

A qualidade existente na cidade refletirá na qualidade de vida da população, que será percebida, avaliada e registrada pelo turista, tornando-se um elemento que influencia positivamente na imagem que esta cidade terá. Desta forma, fica evidente que não é oportuno que a imagem do destino turístico seja desvinculada da imagem da cidade como um todo, uma vez que a primeira é uma consequência da segunda.

Da análise do desenvolvimento dos espaços urbanos, percebe-se que as cidades são reflexos das ações da sociedade sobre o espaço, ações estas normalmente intencionais que têm a capacidade de deixar marcas na malha urbana, de modo que podem constituir uma oportunidade ou um entrave para o desenvolvimento da urbe. Assim, o uso do planejamento urbano como ferramenta de ordenamento racional, por meio do plano diretor que organiza e normatiza o crescimento e desenvolvimento urbano, é fundamental para construção de uma cidade com qualidade de vida, que cria espaços para o desenvolvimento econômico de modo harmonioso com o meio ambiente, com equidade social, protegendo seu legado cultural.

Os instrumentos de planejamento urbano, bem como os planos diretores municipais, têm relevância ao interferir na qualidade da cidade e,

consequentemente, na imagem dela, uma vez que buscam estruturar os ambientes para que venham a proporcionar a maior quantidade de experiências positivas possíveis, de modo a melhor atender as necessidades dos usuários; no caso dos espaços urbanos, os residentes e visitantes.

#### 4 CARACTERIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA

Curitiba, a capital do estado do Paraná, está localizada no primeiro planalto paranaense, na região sul do país, na latitude 25° 25' 40" S e longitude 49° 16' 23" W, a aproximadamente 905 metros de altitude acima do nível do mar. Conta com uma população de aproximadamente 1.750.000 habitantes em um território de 435 km<sup>2</sup>, sendo polo da região metropolitana que é composta por 26 municípios (IBGE, 2010; IPARDES, 2013).

Sua economia está baseada principalmente na prestação de serviços, tendo um PIB de R\$ 45,7 milhões, e uma renda *per capita* média de aproximadamente R\$ 1.581,00 e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,823 (IBGE, 2010; IPARDES, 2013).

Segundo o IPARDES (2013), a cidade conta com um grau de urbanização de 100%, tendo 702.709 imóveis com abastecimento de água e 635.579 com ligações na rede de esgoto, possuindo uma frota de veículos de aproximadamente 1.300.000.

A imagem de Curitiba está diretamente relacionada ao seu planejamento urbano, destacando-se o aspecto de cidade organizada e com qualidade de vida (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000; GÂNDARA, 2001; MOURA, 2007). Elementos urbanos como transporte coletivo, parques urbanos e iniciativas que buscam a melhoria da qualidade de vida da população são resultados dos anos de ordenamento e uso de instrumentos de planejamento como os planos diretores. Tais ações proporcionaram espaços que são apropriados pelo turismo, atividade que no ano de 2012 propiciou a visitação por 3.714.184 turistas (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011; PEDRON, 2013; SOUZA, 2013; RIBEIRO, 2005).

As primeiras ações de que se tem registro de planejamento urbano em Curitiba datam do ano de 1721, quando o ouvidor Rafael Pires Pardini foi incumbido de detalhar as orientações do crescimento e ordenamento do correto funcionamento da vila, de modo a estabelecer condutas de bem viver. A funcionalidade determinava as atividades que poderiam ocorrer no espaço urbano, diferenciando-o do rural, assim a vila era reservada ao comércio, atividades artesanais e religiosas. Havia ainda a preocupação com caminhos e pontes, os quais deveriam ser mantidos em bom estado de conservação,



sendo esta responsabilidade dos moradores vizinhos a estes espaços urbanos (IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Para suprir o abastecimento de produtos agrícolas e alimentícios foi criada uma política imigratória, o que atraiu um considerável número de imigrantes europeus que se instalaram em colônias nos arredores do núcleo urbano de Curitiba. Muitos dos bairros de Curitiba são resultantes das colônias de imigrantes que aqui chegaram desde 1830: alemães, italianos, poloneses e ucranianos em maioria, além de russos, franceses, austríacos, holandeses e suíços, que se estabeleceram principalmente nos atuais bairros do Pilarzinho, Ahú, Mercês e Bacacheri, além de colônias criadas para abrigá-los como Abranches, Santa Cândida, Dantas, Orleans e Santa Felicidade. Eles formaram o que hoje é chamado de “Cinturão Verde”, caracterizado por produtores de hortifrutigranjeiros (MENEZES, 1996; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Em 1853 com a independência do Paraná a cidade teve de passar por algumas transformações exigidas pelo Império para que pudesse atender as novas demandas sociais e de consumo das elites emergentes, e se tornar capital do novo estado. Para isso, contou com as recomendações do engenheiro Pierre Taulois, que já atuava na província como inspetor geral de medição de terras. Assim, em 1855 foram apresentadas por ele as primeiras propostas de transformação da Cidade de Curitiba por um documento que ficou conhecido como “Plano Taulois” (IPEA; USP; IPPUC, 2001; MENEZES, 1996; TORRES, 2007; TRINDADE, 1997).

Com o aumento da população as transformações urbanas foram inevitáveis e alguns problemas de infraestrutura começam a se agravar: segurança; número reduzido de escolas; dificuldade de acesso entre as colônias e o centro da cidade, devido às más condições das vias; problemas de iluminação, entre outros (MENEZES, 1996; TRINDADE, 1997).

Com intuito de melhorar estas condições foi elaborado em 1895 o primeiro Código de Postura, com 15 títulos e 22 capítulos, o qual estipulava normas e um novo padrão de crescimento e ordenamento com base na cultura, bem-estar, embelezamento, circulação, trabalho e lazer. Tal código tem importância porque foi a primeira vez que a Câmara legisla um código de postura em parceria com especialistas como médicos e engenheiros no que se

refere a construções e obras de urbanização (MENEZES, 1996; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Com o crescimento da cidade, em 1903 teve início um processo de hierarquização, com o intuito de dividir os locais de moradia conforme a classe social, evidenciado em 1905 por lei determinando que a partir dessa data no eixo formado pelas ruas da Liberdade (hoje Barão do Rio Branco), XV de Novembro e pela Praça Tiradentes só poderiam ser edificadas casas de alvenaria com dois e três pavimentos. Em 1906 esta área foi ampliada para todo o centro e uma nova classificação estabelecia que os bairros Alto da Glória e Batel fossem reservados para residências dos Barões do Mate, os bairros Rebouças e Portão destinados a fábricas e moradia de operários e a rua da Liberdade para instalação da administração pública (IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Em 1919 foi sancionada a reformulação do antigo Código de Postura pelo então prefeito João Antonio Xavier, sendo inseridas no código normas quanto aos hotéis, casas de pensão e internatos, assim como à produção de leite. Mas a grande mudança diz respeito à regulamentação do tráfego de veículos na cidade: circulação, sinalização, estacionamento, limite de velocidade, registro e habilitação (MENEZES, 1996).

No ano de 1920 a cidade encontrava-se em expansão, mas carente em alguns aspectos urbanos. O então prefeito, Moreira Garcez, incentiva a expansão da cidade para a região sul com a implantação de largas avenidas, criando e remodelando ruas e avenidas como Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguaçu e Getúlio Vargas, assim como suas transversais, melhorando o acesso a diversos bairros. Houve pavimentação de logradouros, reforma de praças e mudanças nas feições do centro, com o asfaltamento da rua XV de Novembro e seu alargamento no trecho entre a rua Dr. Muricy e a avenida Luiz Xavier (IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Com a crise que se passou entre 1920 e 1930, devido à queda do preço da exportação da erva-mate e a quebra da bolsa de Nova Iorque poucas transformações se deram. Com a crise econômica e o crescimento populacional o que se sucede é a deteriorização e a insuficiência da infraestrutura urbana. A década de 1940 foi marcada pelo primeiro plano urbanístico de Curitiba, sendo contratada para sua elaboração a empresa

Coimbra Bueno & Cia., de São Paulo, que utilizou os serviços de Donat Alfred Agache, urbanista francês que atuava no Brasil com grande prestígio, e já havia trabalhado no Rio de Janeiro e em Santos (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000).

O plano foi concluído em 1943 e ficou conhecido como Plano Agache. Neste período a cidade carecia de intervenções diretas em determinados setores e zonas para desempenhar com sucesso funções específicas de moradia, circulação, recreação e trabalho (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000).

Três aspectos foram apontados como fundamentais para solução dos problemas da cidade: saneamento, que consistia principalmente em ações de canalização de rios, melhorias e ampliação das redes de abastecimento de água, esgoto e águas pluviais, além da drenagem de banhados; circulação, que buscava o descongestionamento do tráfego urbano, o acesso externo, a circulação da produção e do abastecimento da cidade; e órgãos funcionais, com a proposta de centralização dos edifícios-sede do governo do estado, e a formação de centros de irradiação da vida comercial e social (IPPUC, 2004; CURITIBA, 1943; DUARTE, 2011; HARDT, 2011).

Na área de saneamento, estipulou-se basicamente a continuidade das obras que vinham sendo realizadas na rede de esgoto e canalização dos rios, para prevenção de enchentes e surtos epidemiológicos (MENEZES, 1996; TRINDADE, 1997; OLIVEIRA, 2000).

Este plano teve como iniciativa também o remodelamento do sistema viário da cidade, na tentativa de descongestionar o centro. Agache planejou uma circulação radial por meio da criação de perimetrais externas, avenidas largas com canteiros centrais, que circundavam o centro da cidade. São elas as avenidas Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e o eixo monumental da avenida Cândido de Abreu (RAMOS *et al.*, 2008; PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008).

A partir desta visão a cidade de Curitiba foi dividida nas seguintes zonas funcionais: centro comercial – hoje o centro tradicional da cidade; um setor administrativo – Centro Cívico; uma área destinada a formação universitária – Centro Politécnico; um setor industrial – correspondente aos bairros Rebouças e Capanema; um setor militar – basicamente o bairro Bacacheri e algumas

outras instalações militares; uma área de abastecimento – o Mercado Municipal (OLIVEIRA, 2000).

Este plano foi só parcialmente implantado devido às dificuldades financeiras e a ocupações irregulares. Mas seus legados ainda hoje são utilizados por moradores e visitantes, seja pelas avenidas que são usadas como formas de circular pela cidade sem passar pelo centro, seja pela organização da cidade que ainda se mantém, ou por atrativos como o parque Barigui, pela arborização de praças e avenidas, implantação de desenhos de edificações públicas no Centro Cívico e diversos prédios particulares que resultaram nas galerias térreas ainda existentes na rua XV de Novembro, onde os usuários da cidade podem caminhar e apreciar as vitrines das lojas sem se importar com as condições do clima (IPPUC, 2004; OLIVEIRA, 2000).

Na década de 1950, o plano se mostrou rígido e logo ficou obsoleto devido ao rápido crescimento da cidade, surgindo problemas urbanos como loteamentos clandestinos, edificações construídas de forma desordenada em áreas impróprias e fábricas se instalando em áreas residenciais. Exigiam-se, desta forma, novas soluções para problemas não trabalhados ou que ficaram obsoletos no plano em questão. Na década de 1960 evidenciou-se a necessidade de um novo plano diretor, o crescimento exponencial dos últimos 20 anos havia sido de 140 mil para 350 mil habitantes, exigindo novas ações de controle e organização espacial da cidade (IPEA; USP; IPPUC, 2001; OLIVEIRA, 2000).

No ano de 1962 foi criada a Companhia de Urbanização de Curitiba (URBS), que assumiu uma das principais funções pela implantação de infraestrutura urbana na cidade, além de trabalhar com atividades e estudos de planejamento. Este órgão solicitou financiamento à Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (Codepar) para obras de recuperação do centro da cidade, prolongamentos de vias e instalação de um distrito industrial. A Codepar recusou-se a analisar o pedido, mas ofereceu financiamento para um novo plano urbanístico para a capital paranaense (MENEZES, 1996).

Iniciou-se o processo de concorrência para elaboração desse novo plano, saindo vencedoras a empresa paulista Serete Engenharia S. A. e a Jorge Wilhelm Arquitetos Associados. No ano de 1965 ao elaborar o plano

preliminar a empresa Serete sentiu necessidade de contribuição de profissionais locais para a proposta, de modo a garantir continuidade e coerência com os planos já elaborados, e de legitimar junto à comunidade de profissionais da área a proposta elaborada, para possibilitar sucesso em sua execução. Tomou-se a iniciativa de elaborar um plano que pudesse ser discutido e revisado se necessário, e o documento apresentado pela empresa Serete foi denominado Plano Preliminar (OLIVEIRA, 2000).

Do grupo de profissionais locais que assessorou a empresa Serete surgiu a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), que com o prefeito — a fim de dar legitimidade ao plano — organizou no mês de julho de 1965 seminários denominados “Curitiba do Amanhã”, para esclarecer à população as propostas do plano e seus objetivos. A população poderia sugerir e criticar elementos pertinentes ao plano, o que fez com que surgissem algumas alterações como, por exemplo, a criação de um setor histórico no centro da cidade, proposta alocada ao plano diretor (MENEZES, 1996).

A APPUC deu origem ao órgão responsável pela elaboração, controle e execução do planejamento urbano de Curitiba, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), criado pela Lei nº 2.660, de dezembro de 1965. Este órgão foi responsável por transformar o plano preliminar de Curitiba em projeto de lei do plano diretor, aprovado pela Lei nº 2.828, de 1966 (IPEA; USP; IPPUC, 2001; OLIVEIRA, 2000).

Este plano foi sustentado pelo tripé de integração física — zoneamento, transporte coletivo e sistema viário —, mas constantemente trabalhado em conjunto com outras questões essenciais, que formam um tripé paralelo das diretrizes do plano diretor: dinâmica econômica, organização social e meio ambiente (IPPUC, 2004).

Os elementos da concepção do plano diretor de Curitiba foram basicamente o direcionamento do adensamento e expansão da cidade sobre os eixos estruturais, onde estariam instalados equipamentos e serviços públicos, assim como um transporte coletivo de qualidade que contaria com canaletas exclusivas de circulação; o trânsito exclusivo de pedestres no centro com vistas a formar novos pontos de encontro para os cidadãos e preservar o patrimônio histórico; a preferência do transporte coletivo ao individual, e a

criação de um distrito industrial no qual seriam instaladas as indústrias que poderiam causar problemas de poluição (IPPUC, 2004; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Na tentativa de reestruturar a cidade para as novas necessidades apresentadas neste período ocorreu a mudança do modelo radiocêntrico de circulação para uma linearização em eixos estruturais que tangenciam a área central da cidade, com caneletas exclusivas para o transporte coletivo, orientando desta forma o crescimento e ordenamento da cidade, segundo a integração do uso do solo, sistema viário e transporte coletivo (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008).

No início da década de 1970, Curitiba era uma cidade com elevado crescimento populacional, que basicamente duplicava a cada 10 anos desde 1950, e com uma infraestrutura desatualizada, ainda baseada no Plano Agache (IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Iniciam-se então as transformações que dariam destaque a Curitiba como cidade planejada, a Curitiba das ruas para pedestres e de um transporte coletivo eficiente. Mas a implantação de tais processos se deu de forma conflituosa, só aos poucos os resultados vinham surgindo, o calçadão da rua XV de Novembro tornou-se ponto de encontro da população, incentivando as vendas nos estabelecimentos ali situados, e o transporte coletivo começou a ser conhecido como modelo para outras cidades. Assim, Curitiba chamou a atenção e passou a ser considerada modelo, as implantações das propostas do plano foram possíveis porque havia disponibilidade de recursos, uma vez que a prefeitura estava com suas contas saneadas, e o país vivia o “período do milagre econômico” (OLIVEIRA, 2000; MENEZES, 1996; TRINDADE, 1997).

A cidade foi toda repensada de modo a unir funcionalidade, humanização e personalização dos espaços, passando por transformações físicas, culturais e econômicas. Houve esforços no sentido de mudar a mentalidade dos habitantes fazendo com que o desinteresse e a despersonalização dos espaços fossem substituídos pelo comprometimento e o reconhecimento, com os usuários se identificando e valorizando a cidade onde vivem, tentando integrar as pessoas ao cuidado com a cidade por meio de um sentimento de pertencimento (MENEZES, 1996).

No ano de 2004 a Lei Municipal nº 11.266, de 16 de dezembro dispunha sobre a adequação do plano diretor de Curitiba às determinações da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que ficou conhecida como Estatuto das Cidades. A adequação do antigo plano às exigências do Estatuto das Cidades deveria ser elaborada por meio de um processo participativo envolvendo a comunidade como um todo (IPPUC, 2004). O plano diretor de 2004 demonstra as heranças que os demais planos diretores de Curitiba deixaram para a cidade, ficava evidente que as iniciativas continuariam em vigor de modo a proporcionar ao espaço urbano curitibano novas oportunidades de desenvolvimento da cidadania (IPPUC, 2004).

As melhorias no sistema viário basicamente consistiram nos incrementos no sistema viário da cidade, dinamizando o tráfego por meio da instalação de novos binários, no sistema de transporte favorecendo o transporte coletivo ao individual, projetando mais de 300 quilômetros de ciclovia na cidade, e aumentando a área de circulação exclusiva de pedestres. Também previa a implantação de um sistema de sinalização apto a orientar o transeunte, favorecendo a circulação na cidade, auxiliando e proporcionando a hospitalidade em Curitiba (IPPUC, 2008; CABRAL, 2011).

Quanto ao transporte público, evidenciava-se a busca pela qualidade e atratividade do transporte coletivo por meio da instalação de faixa exclusiva para ônibus na rua XV de Novembro, melhorando o desempenho de circulação dos veículos de transporte coletivo que transitavam por aquela via. O transporte público é um dos elementos que oportunizam ao turista chegar e sair da cidade e acessar os atrativos de forma eficiente e barata, possibilitando um real envolvimento entre o turista e a realidade da cidade visitada. Também já se apresentava a preocupação com a integração social por meio de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas com dificuldades de locomoção. Os mecanismos de melhorias deste sistema previam parcerias, cooperação e integração entre a iniciativa pública e privada (IPPUC, 2008; CURITIBA, 2004; PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

Quanto ao zoneamento do uso do solo, as normas mantêm a integração entre o uso do solo, o sistema viário e o transporte coletivo, na busca de um melhor atributo ambiental e consequentemente uma paisagem com qualidade

natural e cultura, deste modo proporcionando ao ambiente urbano características únicas que podem ser utilizadas pelo turismo, assim como um espaço com qualidade de circulação e visitação (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005). Desta forma, possibilita diversidades de paisagens e atrativos na cidade, oportunizando o uso turístico de forma diversificada e segmentada, produzindo imagens de qualidade, com índices variados de atratividade, integrados por um sistema viário e de transporte eficiente, possibilitando o deslocamento entre os pontos de interesse de visitação (WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; GÂNDARA, 2008; LOPES, 1998).

No plano diretor são definidos também outros instrumentos no controle e uso do solo que possibilitam investimentos na área da preservação ambiental. Eles se encontram no Título VI dos Instrumentos da Política, que tratam: do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; do direito de preempção; da outorga onerosa do direito de construir; da transferência do direito de construir; das operações urbanas consorciadas; do estudo de impacto de vizinhança (CURITIBA, 2004).

Quanto à paisagem é a primeira vez que este elemento urbano tem um capítulo específico no plano diretor, o que demonstra a preocupação com a qualidade da paisagem, de modo a proporcionar uma imagem positiva, que possa ser identificada, lida e compreendida. A proteção dos elementos naturais, históricos e culturais é fundamental para o fortalecimento da identidade do ambiente urbano. Quanto às diretrizes fica claro o interesse do envolvimento da população na conservação, leitura, identificação, valorização da paisagem urbana, para que a compreenda e a entenda como um fator de melhoria da qualidade de vida. É evidenciada também a importância do mobiliário urbano como elemento definidor e de qualidade na paisagem urbana de Curitiba (CURITIBA, 2004).

No que tange ao meio ambiente, o cuidado com o espaço urbano e a criação de parques são destacados no plano diretor, demonstrando importância e preocupação com o meio, o que proporciona à cidade locais mais agradáveis para visitação e recreação. São mais de 30 parques e bosques, oportunizando espaços públicos destinados ao lazer e ao encontro dos cidadãos e dos visitantes (CURITIBA, 2004; TRINDADE, 1997; RIBEIRO 2005; RAMOS *et al.*,



2008; PEDRON, 2013). Outra questão de destaque no plano é a limpeza pública. As diretrizes estão formuladas de forma conjunta com a qualidade ambiental e saúde, preocupando-se com o controle de doenças epidemiológicas e saneamento básico, destacando-se o programa de coleta seletiva de lixo existente na cidade. Desta forma, disponibiliza-se ao turista uma cidade mais limpa e mais segura (AMORIM *et al.*, 2012; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

Quanto aos patrimônios culturais da cidade, vê-se a intenção de uma proteção que alie a conservação e o uso dos elementos culturais. A preservação é fundamental para prática do turismo, uma vez que desta forma estarão sendo preparados atrativos de qualidade que podem ser desfrutados por turistas e moradores. Outro elemento importante é a realização de eventos, pois estes acontecimentos podem dar mais vida ao cotidiano urbano, possibilitando novos olhares e curiosidades em relação à cidade, estimulando visitas e leituras da mesma (CURITIBA, 2004; TRINDADE, 1997; RIBEIRO, 2005; WAINBERG, 2001). Como exemplos, nos últimos anos o poder público apoiou ou promoveu novas iniciativas: o Pré-Carnaval Garibaldi e Sacis, a Virada Cultural de Curitiba, as programações de sábado na Praça da Espanha, com feira de antiguidades e eventos culturais, o Reveillon “fora de época”, entre outros.

Existe preocupação em proporcionar ao usuário de Curitiba espaços públicos seguros e com qualidade como parques, praças, edificações, instituições culturais, museus, entre outros, que proporcionem ambientes de recreação, aprendizagem, descanso e geração de conhecimento.

Os planos diretores de Curitiba, na tentativa de melhorar a cidade para seus cidadãos, possibilitaram um ambiente urbano repleto de aspectos, paisagens e características que o qualificam para o uso do turismo, com benfeitorias nas infraestruturas e serviços urbanos, tratamentos paisagísticos em ruas, praças, bosques e parques, cuidado com o patrimônio ambiental e histórico, e incentivo ao uso recreativo, de lazer e evasão dos espaços públicos na capital. São algumas das ações previstas pelos planos diretores que possibilitaram ao turismo apropriar-se de espaços da urbe e torná-los de interesse turístico.

A gestão dos planos diretores a partir de 1966 por um órgão de planejamento urbano, o IPPUC, que congrega profissionais técnicos que tem como funções a elaborar, executar e controlar ações e propostas que visem viabilizar a estruturação da cidade em consonância com as normas estipuladas pelos planos diretores, consiste em um dos fatores que possibilitou no caso de Curitiba o êxito do seu planejamento urbano e da execução de tais documentos. (TRINDADE, 1997)

A boa imagem formada pelos turistas pode ser considerada uma resultante, em sua maioria, das ações e propostas dos planos diretores de Curitiba, que a partir de 1965 basearam-se em um tripé de sustentação: zoneamento do uso e ocupação do solo, sistema viário e transporte coletivo, que, em conjunto com outros instrumentos de planejamento, conforme a quadro 2, deram base para a proposição de ações ambientais, econômicas e sociais, influenciando diretamente nas ações que moldaram os espaços da cidade (IPPUC, 2004; DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2013).

**Quadro 2** - Instrumentos de planejamento urbano complementares ao plano diretor

Código de Postura
Plano Taulois
Lei de Zoneamento do Uso do Solo
<b>PLANO 1943 - ÁGACHE</b>
Plano das Avenidas
Código de Obras
Lei de Zoneamento do Uso do Solo
<b>PLANO 1966</b>
Política de Renovação Urbana
Regulamento das Edificações
Lei de Zoneamento do Uso do Solo
Políticas e Programas Ambientais (programa de educação ambiental; lixo que não é lixo; compra do lixo; proteção e preservação do patrimônio cultural, natural e ambiental etc.)
Lei do Solo Criado
<b>PLANO 2004</b>
Plano Plurianual
Zoneamento Ambiental
Diretrizes orçamentárias e orçamento anual
Plano Setorial de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado
Plano Setorial de Controle Ambiental e Desenvolvimento Sustentável
Plano Setorial de Habitação e de Habitação de Interesse Social
Plano Setorial de Desenvolvimento Econômico
Plano Setorial de Segurança e Defesa Social
Plano Setorial de Desenvolvimento Social
Instrumentos de Políticas Urbanas (do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; do direito de preempção; da outorga onerosa do direito de construir; da

transferência do direito de construir; das operações urbanas consorciadas; do estudo de impacto de vizinhança)
Planos Regionais
Plano de Bacia Hidrográfica

Fonte: Elaborado pelo autor.

As melhorias em diversos elementos da vida urbana da capital paranaense abordados pelos planos diretores que influenciam diretamente a atividade do turismo serão discutidas a seguir, demonstrando que o destino turístico Curitiba surge e mantém sua boa qualidade na avaliação dos turistas, mediante a apropriação de melhorias realizadas pelo planejamento urbano, pensado para sanar as necessidades dos cidadãos e não por um planejamento específico da atividade turística.

#### 4.1 SISTEMA VIÁRIO

O desenvolvimento da atividade turística em uma cidade está muitas vezes fundamentado nas facilidades de mobilidade e acessibilidade ao destino e seus atrativos e serviços. Portanto, o sistema viário é aspecto urbano que sustenta e influencia na prática continua do turismo, e na qualidade da experiência do turismo em uma determinada viagem, favorecendo a circulação de pessoas, bens, informação e mercadorias (PAGE, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995).

No turismo o deslocamento é a base da atividade, um sistema viário de qualidade passa a ser elemento urbano imprescindível, que facilita o fluxo de turistas, fornecendo deslocamento adequado em redes viárias com qualidade estrutural, estética e de circulação entre os atrativos e os pontos de interesse turístico (BERG; BORG; MEER, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995).

Em Curitiba o cuidado com o sistema viário é uma preocupação dos planos diretores, e as benfeitorias executadas por eles foram importantes para prediar a cidade para a prática do turismo, como pode ser observado no quadro a seguir.

**Quadro 3** - Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba

(continua)

PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943			
Plano Agache			
Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Título VII – Descongestionamento	A área central da cidade é pequena e com grande densidade demográfica, e concentração de comércio, como principal via a rua XV de Novembro que é estreita para sua função, portanto seu alargamento já foi decretado pela prefeitura.	A melhor circulação de pessoas, mercadorias e informação são fundamentais para a prática do turismo, uma vez que o deslocamento consiste em um dos pilares da prática turística devido a suas características singulares (PAGE, 2001; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995).	No turismo o deslocamento consiste em um dos pilares da atividade, por meio do descongestionamento da cidade, possibilitando a locomoção das pessoas entre os seus principais pontos de interesse em vias largas, bem cuidadas, arborizadas e com tratamento, como pode ser observado nas avenidas: Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e no eixo monumental da Avenida Cândido de Abreu. Proporcionam em Curitiba uma sensação de organização, hospitalidade e segurança.
Título II – Planos das Avenidas	Consiste nas linhas mestras do plano de urbanização, orienta e disciplina o tráfego da cidade em um conjunto de avenidas perimetrais e radiais, e foi elaborado a fim de solucionar o congestionamento no centro da cidade, descentralizar o centro gravitacional de Curitiba, atender aos problemas de enchentes e escoamento das águas pluviais, por avenidas com coletores das águas das chuvas delimitar as zonas da cidade, integrar a cidade por meio de boas vias, e proporcionar à cidade semblante de capital.	A circulação consiste em uma das atividades principais do turista na cidade, assim a sua facilitação em percursos sem congestionamentos possibilitando a rápida locomoção de um atrativo ao outro é fundamental (BERG; BORG; MEER, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995).	
Título II – Planos das Avenidas	Ao observar os croquis é possível notar que o Plano das Avenidas de Curitiba consiste em um projeto ousado para melhorar a circulação na cidade, consiste sempre em avenidas largas, bem arborizadas, dotadas de infraestrutura para drenagem de águas pluviais e a canalização de rios.	A qualidade das vias de circulação é importante para proporcionar aos usuários da cidade uma sensação de organização, hospitalidade, segurança e contemplação (EJARQUE, 2005; SIMÃO, 2001).	

**Quadro 3—** Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba (continuação)

PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966			
Plano Preliminar			
Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção I do Sistema Viário, Art. 3º e 4º.	Os artigos definem a hierarquização do sistema viário da cidade, definindo faixas de domínio e recuos, assim como a classificação de estradas rurais e rodovias municipais. O que chama a atenção é que o plano trabalha já naquele momento uma classe de hierarquia, ruas, praças e alamedas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres; assim como as vias rápidas estruturais e o anel perimetral do centro.	A questão da circulação é fundamental oportunizando o deslocamento entre pontos de interesses, com as ruas exclusivas para pedestres como fica claro no plano, possibilita aos usuários da cidade a oportunidade de caminhar nos principais pontos de encontros de Curitiba, assim visitando a cidade com mais calma e tranquilidade. As vias estruturais e o anel perimetral do centro são elementos que juntamente ao zoneamento formam uma paisagem única na cidade de Curitiba assim como auxiliam no deslocamento pela cidade (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011).	A hierarquização das vias em Curitiba que é realizada em conjunto com o zoneamento do uso do solo transmite em sua paisagem organização e planejamento que são percebidos por turistas que visitam Curitiba, que ao circularem por suas vias contemplam paisagens variadas da mesma cidade.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano – Introdução	Por meio das vias de uso preferencial e exclusivo de pedestres objetiva devolver as áreas tradicionais de encontro em Curitiba.	Surge uma nova forma de visitar e vivenciar áreas tradicionais da cidade, oportunizando um modo alternativo de visitação (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011).	As vias exclusivas de pedestres em Curitiba proporcionam ao visitante uma experiência única de visitação ao centro da cidade, possibilitando maior contemplação das edificações, sensações e emoções em um ambiente preservado e de livre circulação de pedestres.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	A hierarquização das vias e o anel viário possibilitaram a implantação de vias de usos preferencial e exclusivo para pedestres na Av. João Pessoa, XV de Novembro, Praça Generoso Marques e parte da Praça Tiradentes, onde se localizam tradicionais pontos de encontro dos curitibanos.	O que favorece a criação de roteiros alternativos de visitação, possibilitando uma nova forma de experimentar a cidade, de modo mais lento, sentindo seus cheiros, sons, sabores, enfim vivendo a cidade por meio de caminhadas por áreas tradicionais (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011).	
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 1. Sistema Viário	O anel viário é um esquema de circulação no entorno do centro com trânsito local e muitas vezes lento, no sentido horário, sendo	Tal anel facilita a circulação na cidade sem necessariamente transitar pelo centro, onde o tráfego é lento, oportunizando um deslocamento de	Facilita o deslocamento no interior da cidade entre os atrativos e os pontos de interesse dos

**Quadro 3—** Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba (continuação)

(continuação)			
Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	móvel no sentido oeste, possibilitando o crescimento do mesmo conforme o centro se expande sobre o Batel. Formado pelas Avenidas: Dr. Pedrosa, André de Barros, Visconde de Nacar, Cruz Machado e João Negrão.	um ponto a outro da cidade de forma mais eficiente (SOUZA, 2005; NTU, 2008; VASCONCELLOS, 2001; CAMPOS FILHO, 2003; MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).	turistas em Curitiba.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 1. Sistema Viário	Propõe o uso da Avenida das Torres na continuação da BR-468 ligando Curitiba a Joinville, devolvendo à Av. Marechal Floriano, no Boqueirão, sua função de via local, e ligação de Curitiba a São José dos Pinhais.	As facilidades de acesso à cidade são fundamentais para a atividade do turismo favorecendo a chegada e a saída de turistas sem danos como congestionamento e perda de tempo (BERG; BORG; MEER, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995; DUARTE, 2011).	Em Curitiba as avenidas que chegam ou saem da cidade apresentam estrutura e qualidades que favorecem a circulação, sendo portões de entrada da cidade, elas causam boa impressão e auxiliam na formação da imagem da cidade.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 1. Sistema Viário	O contorno sul, projetado para ligação entre o porto de Paranaguá e a Rodovia do Café (BR-116), atenderá a circulação da zona industrial de Curitiba. Contorno Norte sendo a principal ligação entre a Rodovia do Café (BR-116) e São Paulo está aos cuidados do município, o plano destaca que tal contorno seria supérfluo caso já houvesse o contorno sul.		
PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004			
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana Art. 9º. <b>Objetivo geral de orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade.</b>	III - hierarquizar o sistema viário, de forma a propiciar o melhor deslocamento de veículos e pedestres, atendendo as necessidades da população, do sistema de transporte coletivo, individual e de bens;  VII - consolidar e ampliar áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres.	Por meio da hierarquização do sistema viário e da consolidação de vias exclusivas para pedestres na cidade, possibilitam um uso mais adequado das vias de modo a proporcionar facilidades de deslocamento de bens, informações e pessoas, favorecendo a qualidade de vida e de visitação na capital paranaense (ASCHER, 2010; SOUZA, 2005; NTU, 2008; VASCONCELLOS, 2001; CAMPOS	Consolidação da hierarquização e uso das vias possibilitou a Curitiba deslocamentos em ambientes bem arborizados e trabalhados esteticamente, em ruas e avenidas bem estruturadas, em sua maioria por onde o turista circula, sendo estas

**Quadro 3—** Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
		FILHO, 2003; MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).	qualidades percebidas pelos mesmos em suas avaliações da cidade.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana <b>Seção II – Do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo</b> <b>Seção III – Dos Eixos de Estruturação Viária</b> <b>Seção IV – Dos Eixos de Estruturação do Transporte Coletivo.</b>	Estes três elementos formam o tripé em que está baseado todo o planejamento urbano de Curitiba, de modo a proporcionar a cada local da cidade a possibilidade de desenvolvimento de modo integrado respeitando suas particularidades e potencialidades, o deslocamento de bens, informações, pessoas e mercadorias são uma prioridade, de modo a orientar o crescimento e adensamento de Curitiba, de modo a atender as funções econômicas e sociais da cidade.	Possibilita diversidades de paisagens e atrativos na cidade, oportunizando o uso turístico de forma diversificada e segmentada, produzindo imagens de qualidade, com índices variados de atratividade, integrados por um sistema viário e de transporte eficiente, possibilitando o deslocamento entre os pontos de interesse de visitação (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	A integração entre sistema viário, transporte coletivo e zoneamento do uso do solo que norteou o planejamento urbano de Curitiba no plano de 1966 e 2004 formaram em Curitiba qualidades que os turistas percebem ao se deslocar na cidade, que garantem à paisagem e à imagem títulos como cidade planejada e cidade organizada.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, <b>Art. 15.</b>	Tal capítulo tem como diretriz a priorização do transporte público frente ao privado na tentativa de otimizar o sistema viário para possibilitar melhor deslocamento de mercadorias, bens, informações e pessoas dentro da cidade e região metropolitana. IV - promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção; V - buscar a excelência na	Entendendo que o deslocamento é um fator fundamental na atividade turística o sistema viário e de transporte é fundamental para oportunizar o acesso aos atrativos da cidade e a circulação entre os pontos de interesse turístico, seja de carro particular, por transporte coletivo, a pé ou de bicicleta. Assim como buscar a integração social por meio de meios de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas que possuam dificuldades de locomoção (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; ASCHER, 2010; VASCONCELLOS, 2001).	As melhorias propostas pelo plano e algumas ações executadas na cidade auxiliam na boa avaliação dos turistas quanto visitam Curitiba, em relação a aspectos urbanos como: vias, transporte coletivo, sinalização geral e turística.

**Quadro 3—** Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	mobilidade urbana e o acesso ao transporte no atendimento aos que têm dificuldade de locomoção.		
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, Seção II – Dos Sistemas Viários, de Circulação e de Trânsito, <b>Art. 17.</b>	<p>I - planejar, executar e manter o sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;</p> <p>III - promover tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade;</p> <p>IV - melhorar a qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia, educação, operação, fiscalização e policiamento;</p> <p>V - planejar e operar a rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros, em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado;</p> <p>VI - aperfeiçoar e ampliar o sistema de circulação de pedestres e de pessoas</p>	<p>Ao traçar tais diretrizes para o desenvolvimento de um sistema viário de modo integrado com o uso e ocupação do solo e o transporte coletivo, busca oportunizar a qualidade visual e funcional no deslocamento, diversidade dos meios de deslocamento pela cidade possibilitando opção entre os veículos motorizados, áreas exclusivas para pedestres e ciclovias. O plano proporciona à atividade turística outras possibilidades de visitar a cidade, uma vez que os visitantes podem optar por conhecer a cidade em meios de deslocamentos que possam lhes proporcionar sensações e contatos com o espaço urbano de modo diversificado. Assim como buscar a integração social por meios de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas que possuam dificuldades de locomoção (PALHARES, 2002; AMOUZOU, 2000; BOTE GÓMEZ, 1995; CAMPOS FILHO, 2003; DUARTE, 2011).</p>	<p>As melhorias e a diversificação de possibilidades de deslocamento pela cidade e vias bem sinalizadas, com boas condições de conservação e com qualidade estética, oferecem ao turista a possibilidade de escolha da modalidade de deslocamento conforme seu interesse e tempo disponível para se locomover entre os atrativos turísticos da cidade de Curitiba. Proporciona aos turistas experiências, sentimentos e emoções diferentes da visita no mesmo destino.</p>



**Quadro 3**— Transformações no sistema viário e suas influências no turismo em Curitiba

(conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	portadoras de deficiência, propiciando conforto, segurança e facilidade nos deslocamentos; VII - desenvolver um programa cicloviário, buscando a integração metropolitana, e incentivando sua utilização com campanhas educativas.		

Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto ao sistema viário, é observada uma preocupação com a boa qualidade de circulação na cidade, entendendo a importância da mobilidade nos centros urbanos, na tentativa de deixar este elemento do cotidiano cada dia mais eficiente para que não haja entraves econômicos e sociais (ASCHER, 2010; RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

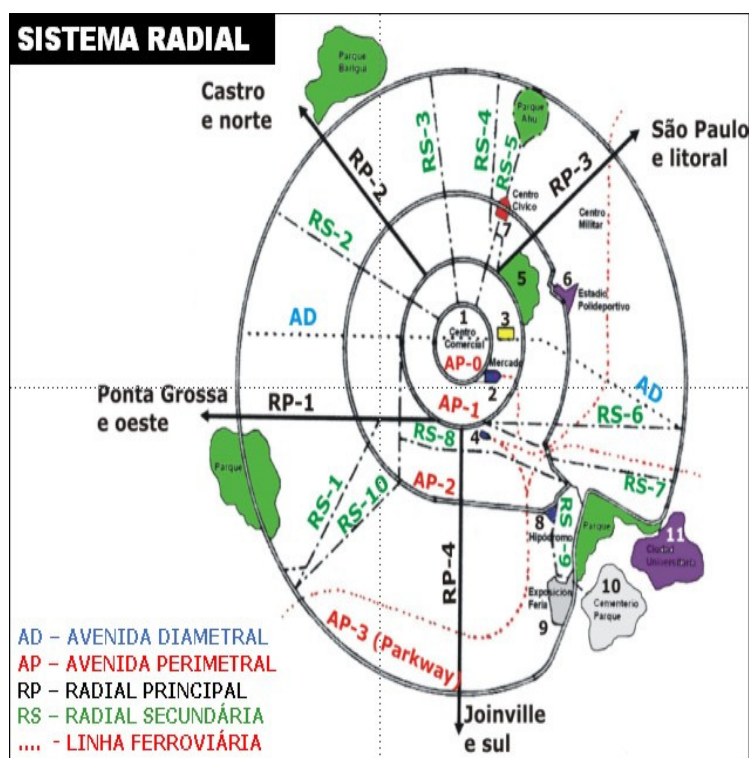
Em 1919 um dos códigos de conduta que orientou o desenvolvimento de Curitiba após o plano elaborado por Taulois já se preocupava com a questão da circulação na cidade, quando buscava o alargamento das vias de circulação de veículos no espaço urbano. Este código ficou em vigor até o ano de 1929 quando a cidade recebeu uma nova planta viária (RAMOS; GÂNDARA; TRAMONTIM, 2008).

O Plano Agache de 1943 teve como uma das principais iniciativas o remodelamento do sistema viário da cidade, na tentativa de descongestionar o centro. Agache planejou uma circulação radial por meio da criação de perimetrais externas (Figura 3), sendo estas avenidas largas com canteiros centrais, que circundavam o centro da cidade (RAMOS *et al.*, 2008; PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

O Plano das Avenidas foi aprovado pelo Decreto-lei nº 23, de 5 de fevereiro de 1942, sendo parte integrante do Plano de 1943, consistiu em uma das linhas-mestras do plano de urbanização da cidade. Orientava as linhas de tráfego, disciplinando as comunicações internas e externas por meio de um conjunto de avenidas radiais e perimetrais (Figura 3) que permitiu a ligação entre os centros especializados e o fluxo sem interrupção às saídas e chegadas de Curitiba (CURITIBA, 1943; MENEZES, 1996).

O Plano de 1943, na tentativa de solucionar os problemas de congestionamento no centro urbano e assegurar um tráfego harmonioso no presente e no futuro, buscava fortalecer e auxiliar a descentralização, deslocando o centro de locomoções para a praça João Pessoa, desafogando a praça Tiradentes. Assim, tendia a solucionar as insuficiências quanto à infraestrutura de escoamento da chuva e enchentes, uma vez que as novas avenidas estavam dotadas de canais coletores das águas pluviais (CURITIBA, 1943; NTU, 2008; VASCONCELLOS, 2001; CAMPOS FILHO, 2003; MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005) Figura 3: Sistema viário radial proposto pelo Plano de 1943

**Figura 3 - Sistema viário radial**



Fonte: IPPUC, 2008<sup>a</sup>.

O conjunto de vias perimetrais existente no plano é formado por quatro perimetrais. A Avenida Perimetral 0 – AP 0 – consiste em uma via que desvia o trânsito de passagem do centro da cidade, deste modo facilitando seu descongestionamento. A Avenida Perimetral 1 – AP 1 – consiste na principal distribuidora do tráfego da cidade, uma vez que é cortada pela avenida radial AP 0, e dela partem as demais radiais projetadas (CURITIBA, 1943).

A Avenida Perimetral 2 – AP 2 – é uma avenida que se pretende seja o dreno de ligação entre os bairros residenciais e centros funcionais, consiste no aproveitamento de vias já existentes sendo necessário seu alargamento e construção de novos trechos para colocação de canais de escoamento de águas pluviais. A última avenida perimetral é a AP 3, que contorna a cidade na forma de um parque alongado, com qualidade paisagística, buscando deformar o mínimo possível a topografia, utilizando a vegetação circundante na formação de uma avenida-parque, com a finalidade de unir os parques projetados pelo plano (CURITIBA, 1943).

No conjunto de vias proposto pelo Plano das Avenidas há quatro vias radiais principais, responsáveis pela entrada e saída da cidade de Curitiba, e pela ligação com as demais cidades do Paraná e de outros estados (CURITIBA, 1943).

A Avenida Radial 1 – RP 1 – faz a ligação com Ponta Grossa e o Oeste do estado, e é formada pela avenida Sete de Setembro. A Avenida Radial 2 – RP 2 – comunica-se com Castro e o norte do estado, com percurso pela avenida Cruzeiro pela estrada de Santa Felicidade. A Avenida Radial 3 – RP3 – é a via que chega e sai de Curitiba com destino a São Paulo e ao litoral paranaense, com trecho iniciando na avenida Barão do Cerro Azul, seguindo pela avenida João Gualberto. E a Avenida Radial 4 - RP 4 – é a responsável pela ligação com Joinville e o sul do país, tem seu início na avenida Sete de Setembro, e segue pela rua Marechal Floriano Peixoto (CURITIBA, 1943). A questão da acessibilidade na circulação interna, tanto na chegada quanto na saída, consiste em um dos elementos-chave do turismo, uma vez que não basta ter potencial, a cidade deve ser acessível ao visitante (BERG; BORG; MEER, 1995; PALHARES, 2002).

O tráfego entre centro e bairro e entre os bairros e os centros funcionais, responsáveis pela circulação de bens e pessoas, assim como elementos de canalização de rios e riachos, era realizado por 10 vias, algumas delas, como a avenida Cândido de Abreu, com tratamento paisagístico especial. A avenida diametral projetada atravessa a cidade unindo a AP-3 à RS-6, e é composta pelas avenidas Vicente Machado, João Pessoa e rua 15 de Novembro (CURITIBA, 1943).

Ao observar os croquis do Plano Agache (1943) é possível notar que o Plano das Avenidas de Curitiba consiste em um projeto ousado para melhorar a circulação na cidade, sempre em avenidas largas, bem arborizadas, dotadas de infraestrutura para drenagem de águas pluviais e canalização dos rios que cruzam a cidade. A facilidade de deslocamento em vias com qualidade paisagística e de circulação proporcionam uma sensação de hospitalidade, segurança e de contemplação ao ser utilizada pelos turistas, assim como constituem um atrativo para quem se desloca por uma avenida-parque (SOUZA, 2005; VASCONCELLOS, 2001; MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005; PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Ao tratar do sistema de comunicação e transporte o Plano Agache considerava que para disciplinar e melhor distribuir o tráfego na cidade a fim de minimizar os congestionamentos, o Plano das Avenidas consistia no principal instrumento de solução para o trânsito da capital paranaense, que já se apresentava intenso e com projeções de aumento para o futuro. Mas o que deve ser cuidado, além da circulação, é a questão dos estacionamentos, principalmente no centro da cidade. Como medida para solucionar tal problema, o Plano sugere a construção de grandes garagens subterrâneas, e a reserva de espaços nas praças e avenidas para uso de estacionamentos, desde que não prejudicassem a estética e o escoamento do tráfego (CURITIBA, 1943).

As melhorias na circulação de pessoas, mercadorias e informação são fundamentais para a prática do turismo, que, devido às singularidades da atividade, necessita que o consumidor se desloque até o atrativo utilizando vias internas do destino turístico. A circulação consiste em uma das atividades principais do turista na cidade, assim a sua facilitação em percursos sem congestionamentos possibilita a rápida locomoção de um atrativo ao outro, sendo importante para boa qualidade na experiência de visitação (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; ASCHER, 2010; VASCONCELLOS, 2001).

O Plano das Avenidas (CURITIBA, 1943) vem a facilitar o zoneamento da cidade, uma vez que a caracteriza em áreas concêntricas e integra a cidade por meio de um sistema de vias em boas condições de salubridade e embelezamento. E, por fim, dota Curitiba de uma aparência de capital.

O sistema viário não consiste simplesmente nas vias, mas em toda uma estrutura de suporte a elas. A preocupação com os estacionamentos, por exemplo, é completamente relevante em uma cidade turística de modo a proporcionar comodidade e acessibilidade aos pontos de interesse turístico (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008; DUARTE, 2011; PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Nota-se que a preocupação com o deslocamento na cidade era uma apreensão atual e futura no Plano Agache (CURITIBA, 1943). Ele define um sistema viário que pretendia dinamizar a circulação e consequentemente a economia da cidade, evitando congestionamentos na área central, distribuindo o tráfego por vias com qualidades estruturais e estéticas, possibilitando a locomoção dos usuários em vias bem elaboradas e com qualidade visual.

Muitas destas avenidas ainda existem na cidade, podendo ser destacadas: Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e o eixo monumental da Avenida Cândido de Abreu que apresenta remanescentes das condições de arborização previstas no Plano. Elas se tornaram vias principais de deslocamento dentro de Curitiba, favorecendo a circulação interna, a entrada e a saída da cidade (CURITIBA, 1943), valorizando a paisagem urbana com qualidades paisagísticas, com deslocamento por ruas arborizadas e bem estruturadas, agregando valor à visitação, auxiliando na formação da imagem da capital paranaense (BERG; BORG; MEER, 1995; LYNCH, 2011; HARVEY, 2001; BOULLON, 2002; GÂNDARA, 2008).

O Plano Diretor de 1966 tinha no sistema viário um dos pilares para direcionar o desenvolvimento e o crescimento de Curitiba, por meio de um sistema novo em relação ao Plano Agache que orientava o trânsito em um modelo radial partindo da área central da cidade. O novo sistema viário proposto no Plano de 1966 consiste em um esquema linear com vias estruturais (Figura 4 que tangenciam a área central da cidade, orientando o crescimento e a ocupação urbana, assim como o deslocamento de bens, informações e pessoas (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

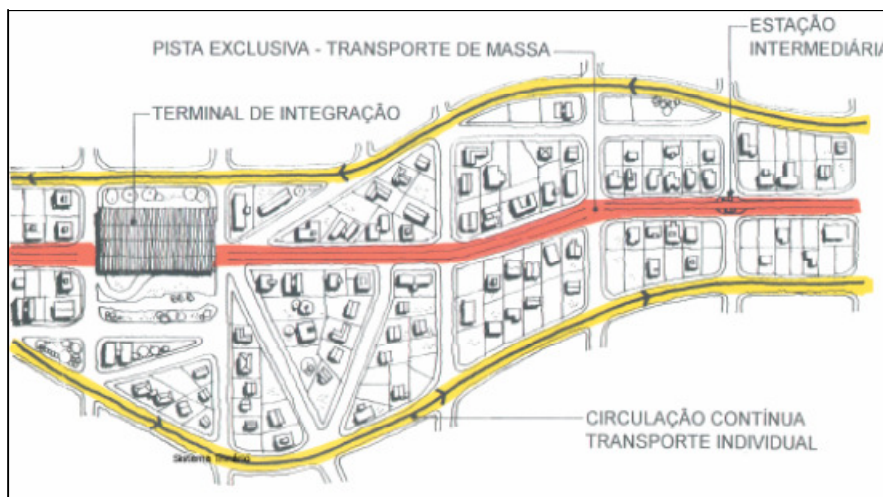
**Figura 4 - Sistema viário do Plano Diretor de 1966**



Fonte: IPPUC, 2008<sup>a</sup>.

O sistema viário é trabalhado no Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção I do Sistema Viário, definindo sua hierarquização, as faixas de domínio e recuos, assim como a classificação de estradas rurais e rodovias municipais. O que chama a atenção é o fato de o plano trabalhar já naquele momento uma classe de hierarquia, ruas, praças e alamedas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres assim como as vias rápidas estruturais e o anel perimetral do centro (CURITIBA, 1966).

Um dos grandes legados deste plano consiste na hierarquização das vias de circulação, sempre acompanhando as mudanças estipuladas pelo zoneamento do uso do solo. E a criação dos sistemas trinários (Figura 5), implantados nos eixos estruturais, formados na parte central por três vias onde se concentram ao centro uma caneleta exclusiva para o transporte coletivo de massa e duas vias lentas de sentidos opostos para veículos particulares. A uma quadra das vias centrais encontram-se as vias estruturais externas, de sentido único, caracterizadas pela ligação centro-bairro e bairro-centro, destinadas a circulação de veículos privados de forma contínua (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b).

**Figura 5 - Sistema trinário**

Este sistema começou a ser implantado no ano de 1970, ano em que a taxa de crescimento anual da população era de aproximadamente 5% e a da frota de veículos de Curitiba era de aproximadamente 10%, indícios de que problemas de circulação seriam inevitáveis se algo não fosse feito (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Os eixos estruturais têm como finalidade permitir a circulação rápida para o transporte coletivo e os automóveis particulares, mantendo ainda uma ocupação urbana coerente com as funções e uso do solo, incentivando o comércio e a prestação de serviços em áreas de grande fluxo de pedestres e de veículos (CURITIBA, 1966).

O atual sistema viário de Curitiba é resultado da evolução de diversos anos de planejamento e das configurações impostas pelas leis de zoneamento do solo. Teve sua última hierarquização modificada no ano 2000 pela Lei nº 9.800 e pelo Decreto nº 188, definindo

[...] novas categorias de eixos de circulação, considerando sua natureza, seu porte, seus níveis de articulação urbana e metropolitana, assim como a dinâmica da circulação viária gerada pelos diversos tipos de atividades instaladas ao longo dos principais eixos. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b, p. 22-23).

O atual sistema viário de Curitiba, segundo a legislação, está classificado da seguinte forma, conforme o setor em que se encontra:

**Setor Especial Estrutural:** vias estruturais externas e centrais — sendo a primeira delas duas avenidas paralelas a estruturas centrais, sentido bairro-centro e centro-bairro, de tráfego contínuo; as vias estruturais centrais se







as áreas habitacionais e sua ligação com o sistema viário principal; e as Vias Prioritárias – com grande volume de tráfego fazem a conexão entre as vias estruturais e outras vias importantes do sistema viário principal (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Setor Especial Preferencial de Pedestre: localizado na área central da cidade, faz a ligação entre os principais terminais de transporte coletivo da capital, com vias parciais ou exclusivas para uso dos pedestres (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Setor Especial Nova Curitiba: corresponde à continuidade SE-Oeste, com a presença do trinário, mas com características de uso e ocupação do solo diferentes dos eixos estruturais. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Sistema Viário Linhão do Emprego – consiste nas vias que acompanham as torres de alta tensão na parte sul de Curitiba, caracterizado por duas vias de mão única paralelas de sentidos opostos, com três faixas cada, com trânsito contínuo. Recebeu esta denominação devido aos incentivos na geração de emprego e renda (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a, p. 12).

Desta forma a cidade se organizou em uma estrutura de acessos que facilitam a entrada na cidade e as instalações de empresas que, conforme suas características e necessidades, encontram espaços adequados para suas instalações. A organização em uma estrutura de acessos que facilitam a entrada e saída da cidade foi uma preocupação do plano, sendo proposta a Avenida das Torres a continuidade da BR – 468, com a função de ligação de Curitiba a Joinville, assim como a prospecção de dois contornos, um no norte facilitando a ligação com São Paulo, a BR-116, e o contorno sul, facilitando o acesso com o Porto de Paranaguá, a BR-116, atendendo também a circulação da zona industrial de Curitiba (CURITIBA, 1966).

Tal organização da cidade vem proporcionando o ordenamento de modo a orientar instalações de equipamentos e serviços nas vias estruturais e de principal acesso à cidade, saindo do congestionamento do centro, atendendo seus usuários em vias de fácil localização e de tráfego contínuo (RAMOS, 2010).

Com o aumento do número de veículos na cidade e conseqüentemente dos congestionamentos nas áreas centrais, os empreendimentos hoteleiros a

partir da década de 1970 vieram se instalar nas principais vias de Curitiba. Na busca de encontrar melhor comodidade e eficiência para seus negócios, em muitos casos a localização tornou-se um elemento competitivo (RAMOS, 2010; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

Ao proporcionar a seus clientes uma chegada rápida e uma saída eficiente pelas principais vias da cidade, evitando os congestionamentos e a perda de tempo no trânsito, estes empreendimentos se instalaram em áreas que oportunizam aos seus hóspedes melhores condições de uso. No turismo, assim como em outras atividades econômicas, o tempo desperdiçado no trânsito é sinônimo de perda de oportunidades e de dinheiro (RESENDE; SOUZA 2009; PRADO *et al.*, 2008).

A questão da mobilidade na cidade deve estar ligada e em consonância com as diretrizes do desenvolvimento econômico e social, uma vez que a integração da rede viária, do transporte coletivo e do zoneamento, evidenciada no planejamento urbano de Curitiba, proporciona à cidade uma configuração de trânsito que busca organizar não somente a circulação, mas também a vocação de cada área e a integração entre o desenvolvimento econômico daquela área e suas características de deslocamento, procurando minimizar os congestionamentos na tentativa de oportunizar melhorias nas condições de vida da população e a eficiência econômica de cada região da cidade (ASCHER, 2010; RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

O plano propõe também a adequação do anel viário no entorno do centro, que consiste em um esquema de circulação ao seu redor, com trânsito local muitas vezes lento, no sentido horário, sendo móvel no sentido oeste, possibilitando o crescimento conforme o centro se expanda sobre o Batel. Esse esquema é formado pelas avenidas: Dr. Pedrosa, André de Barros, Visconde de Nacar, Cruz Machado e João Negrão (CURITIBA, 1966). Este anel facilita a circulação sem necessariamente transitar pelo centro onde o tráfego é lento, oportunizando um deslocamento de um ponto a outro da cidade de forma mais eficiente (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; BOTE GÓMEZ, 1995; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000).

Como foi evidenciado por diversos autores (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO *et al.*, 2008; ASCHER, 2010), a questão de acessibilidade é hoje

fundamental nas cidades, uma vez que o fluxo de pessoas, mercadorias, bens, serviços e informações, é uma das principais necessidades nos espaços urbanos. O deslocamento deve ser facilitado dentro da cidade assim como sua integração com municípios vizinhos, oportunizando a chegada e a saída da cidade de forma eficaz, proporcionando oportunidades de desenvolvimento econômico e social não somente à cidade, mas a toda sua região e municípios do entorno.

O novo sistema viário, por meio da hierarquização das vias, possibilitou a definição e a implantação de vias de uso preferencial e exclusivo para pedestres na avenida João Pessoa, rua XV de Novembro, praça Generoso Marques e parte da praça Tiradentes. Isto consiste em um marco no sistema viário proposto pelo Plano Diretor de 1966 e implantado na década de 1970, prevendo a instalação de estrutura e equipamentos que permitissem o uso exclusivo de pedestres na área central da capital (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

As primeiras iniciativas de interdição do tráfego de veículos nas principais ruas do centro tradicional da cidade, começaram nos anos 70 com o fechamento de uma parte da rua XV de Novembro por 48 horas durante os finais de semana para tráfego de veículos. Tal diligência impulsionou a formatação e implantação de áreas exclusivas para pedestres em Curitiba (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000).

Os primeiros calçadões de Curitiba foram implantados entre os anos de 1971 e 1975, na rua XV de Novembro e algumas adjacentes. Na década de 1980 foram implantados os calçadões na primeira quadra da rua Comendador Araújo e o da rua Senador Alencar Guimarães, ligando a praça Osório à praça Rui Barbosa, o mais movimentado terminal de transporte da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Tal intervenção era tentativa de estimular a valorização de áreas de encontro e convivência na cidade, com a instalação de novos mobiliários urbanos e a troca do passeio por mosaicos portugueses para o uso exclusivo de pedestres nas áreas dos calçadões. Além, é claro, da revitalização de diversos patrimônios históricos encontrados nesta área, e o incentivo ao uso destes espaços pelos pedestres para realização de eventos como feiras e apresentações artísticas e culturais, oportunizando ao pedestre uma paisagem

singular de história, educação, recreação, encontro e conservação da memória da capital (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b).

Dinamizava-se assim o desenvolvimento de atividades nas áreas tradicionais, possibilitando a circulação pelos principais pontos de encontro da cidade. Isso favoreceu a criação de roteiros alternativos de visitação, oferecendo uma nova forma de experimentar a cidade, de modo mais lento, sentindo seus cheiros, sons, sabores, vivendo a cidade por meio de caminhadas por áreas tradicionais. Surge uma nova forma de visitar e vivenciar áreas tradicionais de Curitiba, oportunizando alternativas de deslocamentos (BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011).

Na tentativa de encontrar soluções para a mobilidade na cidade, no ano de 1975 ocorreu a implantação das ciclovias, oferecendo à população mais um meio de circulação e de lazer. Elas ligam os principais parques da cidade, e funcionam como uma medida de proteção de áreas passíveis de ocupação e de degradação ambiental (OLIVEIRA, 2000; TRINDADE, 1997).

Portanto, como evidenciado por Palhares (2002) e Page (2001), a oportunidade de caminhar e pedalar pela cidade utilizando vias exclusivas para pedestres e ciclovias, normalmente localizadas nas áreas de maior interesse histórico e ambiental, acaba sendo não somente uma solução inteligente de evitar o estresse do trânsito, mas também um modo diferente de experienciar a cidade visitada.

O sistema viário previsto no Plano de 1966 é o responsável pelo que se vive atualmente na cidade, seu principal legado são as vias estruturais, com o sistema trinário, uma inovação na mobilidade urbana da época, e a implantação das vias exclusivas de circulação de pedestres. Elas proporcionam aos residentes e visitantes uma área de encontro e uma forma alternativa de circular e vivenciar a cidade (BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995).

Os congestionamentos nos grandes centros necessitam de programas reunindo ações que proporcionem o uso racional das vias de deslocamento, assim como do transporte público, integrando as questões de vias, uso do solo e transporte (AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; CAMPOS FILHO, 2003).

O planejamento urbano de Curitiba esteve diretamente ligado à questão da circulação na cidade, com maior ênfase para o plano de 1966, com um

estilo de organização que buscava uma visão integrada entre zoneamento, rede viária e transporte coletivo. Esta integração é uma das responsáveis pela organização espacial de Curitiba, uma vez que esta estratégia de planejamento é utilizada até os dias de hoje, na tentativa de ordenar a cidade de modo a atender suas principais funções: moradia, trabalho, circulação e recreação (IPPUC, 2004).

O Plano de 2004 trabalhou o sistema viário principalmente no Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, Seção II – Dos Sistemas Viários, de Circulação e de Trânsito, Art. 17. Ao traçar as diretrizes para o desenvolvimento de um sistema viário de modo integrado com o uso e ocupação do solo e o transporte coletivo, buscava oportunizar a qualidade visual e funcional no deslocamento, por meio da hierarquização das vias, da diversidade dos meios de deslocamento pela cidade. Possibilitando opção entre os veículos motorizados, áreas exclusivas para pedestres e ciclovias, o plano proporciona à atividade turística outras possibilidades de visitar a cidade (CURITIBA, 2004). Os visitantes podem optar por conhecê-la por meio de deslocamentos que lhes proporcionem sensações e contatos com o espaço urbano de modo diversificado (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000).

O novo plano elaborou os planos setoriais de desenvolvimento que auxiliariam no ordenamento e na execução do Plano Diretor. Um destes planos setoriais se concentra basicamente na mobilidade urbana. Tal documento foi finalizado em 2008, e hoje é um dos instrumentos que orientam as transformações na rede viária e nos transportes da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Quanto à melhoria do sistema viário, na tentativa de qualificar a vida na cidade o Plano Setorial de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado de Curitiba (2008) apresenta diversas propostas. No que se refere à circulação, a proposta é adequar a infraestrutura das vias conforme suas características assegurando a trafegabilidade, assim como o pleno potencial dos setores estruturais e dos setores especiais e de adensamento (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

O Plano busca, ainda, promover melhorias na circulação das vias, ampliando a capacidade do sistema viário, na tentativa de facilitar a locomoção

por transporte coletivo principalmente nos horários de pico (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b, p. 32).

As melhorias no sistema viário consistem basicamente nos incrementos de dinamização do tráfego, por meio da instalação de novos binários, e no sistema de transporte, favorecendo o transporte coletivo em relação ao individual, além da implantação de mais de 300 quilômetros de ciclovia e o aumento da área de circulação exclusiva de pedestres (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b).

Estas ações são as iniciativas do Plano Diretor de 2004 para tentar solucionar o problema do congestionamento na cidade. Ele propõe também iniciativas de integração social por meio de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas que possuam dificuldades de locomoção. E a implantação de um sistema de sinalização para orientar o transeunte, favorecendo a circulação, auxiliando e proporcionando certa hospitalidade e segurança nos deslocamentos em Curitiba (IPPUC, 2008; CABRAL, 2011).

A melhoria da sinalização urbana e turística diminui a insatisfação de turistas e residentes com orientação e informação sobre a circulação na cidade. Este mobiliário urbano consiste em uma ferramenta de hospitalidade que direciona o usuário para caminhos que visam apresentar as melhores características da cidade, em deslocamentos mais confortáveis e em menor tempo, que proporciona ao turista uma experiência mais acolhedora, cômoda e segura durante a visitação. As informações contidas nessas placas dotando a cidade de facilidades e indicações de atrativos turísticos, bairros e pontos de referências auxiliam os usuários a deslocar-se (EJARQUE, 2005; CARNEIRO; REJOWSKI, 2003).

Na tentativa de dinamizar o trânsito uma das alternativas encontradas pelos gestores da capital do Paraná foi a implantação dos binários. Eles são alternativas baratas ao sistema criado pelo Plano Diretor de 1966, o Trinário, uma vez que consistem em uma opção que não necessita de desapropriações para alargamento das vias. Os investimentos em estrutura são menores, pois apenas transformam-se ruas paralelas de mão dupla em ruas de sentido único e oposto, de trânsito constante. Normalmente ocorre a retirada das faixas de

estacionamento em um dos lados da via, quando o número de veículos é muito elevado (GERON, 2012).

Desde o ano de 2004 até 2011 foram implantados na cidade 40 binários, na tentativa de desafogar o trânsito principalmente nos horários de pico. Os binários são implantados mediante as orientações do Plano Diretor e integrados ao zoneamento do uso do solo e ao transporte coletivo (GERON, 2012).

Os binários vêm causando uma série de questionamentos. O principal deles é que com sua implantação as ruas que eram relativamente tranquilas passam a ter grande movimento de veículos, alterando deste modo a vida dos moradores destas vias e das ruas transversais. Uma vez que circulação e qualidade de vida estão diretamente relacionadas, quanto maior a circulação de veículos em uma rua, menor a qualidade de moradia nos imóveis lindeiros, pois a qualidade e a tranquilidade do espaço público das ruas estão diretamente ligadas ao número de veículos que ali trafegam (DUARTE, 2011; SOUZA, 2010; CAMPOS FILHO, 2003; VASCONCELLOS, 2001).

Assim, há necessidade de definir zonas de tranquilidade e áreas de tráfego intenso, incentivando a instalação de comércio e serviços mais adequados às características, por meio dos planos diretores e leis de zoneamento do uso do solo. É imprescindível que haja diálogo entre poder público e comunidade, de forma a envolver a comunidade na discussão sobre o trânsito e encontrar soluções em conjunto para que as transformações sejam para a melhoria da qualidade de vida de todos (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2003; VASCONCELLOS, 2001).

Os binários têm como objetivo encontrar novos caminhos de vias expressas para que os problemas de engarrafamento e lentidão sejam minimizados, em uma cidade que a cada semana recebe em média 900 novos veículos. Por isso os binários se tornaram investimento de baixo custo na tentativa de uma melhor trafegabilidade em Curitiba (CABRAL, 2010; GERON, 2012).

Em 2011 iniciou-se a implantação do anel viário, composto por binários. A proposta era ordenar um novo caminho poligonal ao redor do centro, com 25 quilômetros de vias e passeios revitalizados para dinamizar o tráfego entre os bairros Rebouças, Alto da XV, Alto da Glória, Centro Cívico, Bom Retiro,

Mercês, Batel e Água Verde, sem a necessidade de transitar pelo centro da cidade. Poderia ser necessário percorrer distâncias maiores, mas se esperava que a fluidez do trânsito fosse melhor, reduzindo o tempo de deslocamento. Na tentativa de desafogar o tráfego do centro melhorou-se a circulação nesta área da cidade, oferecendo ao motorista rotas alternativas (IPPUC, 2013).

Os congestionamentos são um grave problema urbano, uma vez que a facilidade e a velocidade na aquisição de veículos, somadas às dificuldades de investimento no sistema viário das cidades, vêm a cada ano aumentando o número de carros em circulação, trazendo prejuízos econômicos, ambientais e sociais a toda a população (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

Mas serão os binários uma saída inteligente para solucionar o problema de congestionamento? O investimento para simplesmente ampliar a malha viária para veículos particulares parece um equívoco para a cidade, que menciona a iniciativa de estimular o transporte coletivo em detrimento do individual. A ampliação da malha viária estará cada vez mais incentivando e facilitando o uso do carro particular ao invés de favorecer o uso e a eficiência do veículo coletivo. Como diria Maricato (2011), tal iniciativa romperia com a lógica da melhoria da mobilidade nas cidades.

Isto porque é inevitável que as melhorias nas estruturas de ruas e avenidas que favorecem o uso do transporte individual sejam acompanhadas da redução de uso do transporte coletivo. É preciso uma pressão contrária à facilidade de circulação do carro particular e uma melhoria no sistema de transporte coletivo. Por meio de mudanças de hábitos e adequação do uso das vias, estas transformações necessitam ser implantadas paulatinamente. É preciso organizar e transformar o transporte coletivo em um sistema eficiente, oferecendo aos usuários do carro particular novas opções de qualidade ao circular pela cidade (JACOBS, 2011; MARICATO, 2011).

Solução mais condizente com o discurso do plano de mobilidade urbana seria a implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo como ocorreu no ano de 2014, na rua XV de Novembro, onde foram implantados 2500 metros de faixa exclusiva para ônibus entre a avenida Nossa Senhora da Luz e a rua João Negrão, com faixas em avenidas e ruas de trânsito compartilhado. Elas favorecem o deslocamento do transporte coletivo



priorizando-o sobre o individual, aumenta assim sua eficiência e competitividade frente ao transporte particular. Isso pressiona a redução do uso do carro, diminuindo seu espaço de circulação e ao mesmo tempo incentivando o uso do transporte coletivo e outros modais de transporte oportunizando maior comodidade e eficácia em sua circulação (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a).

Como é o caso da implantação da Via Calma em Curitiba, instalada na avenida Sete de Setembro, no trecho entre a praça do Japão e a rua Mariano Torres, conta com 6,3 quilômetros de vias compartilhadas por veículos motores e bicicletas. A via prioriza a circulação de ciclistas pela direita em faixa demarcada, e reduz a velocidade dos veículos motorizados para 30 Km/h. A instalação da Via Calma vem reforçar a ideia dos trinários, uma vez que a avenida Sete de Setembro possui canaletas exclusivas para o transporte coletivo, uma via para o trânsito de carros e motos e uma faixa para ciclistas.

Esta iniciativa vem ao encontro das propostas de dinamizar o trânsito na cidade, priorizando o transporte coletivo e os meios alternativos de locomoção. Esta nova via melhora a mobilidade urbana oportunizando a intermodalidade de transportes, priorizando o transporte coletivo e não motorizado, de modo a pressionar a redução da circulação de veículos particulares e motorizados pela via, em decorrência da redução das faixas de rolagem, assim como a limitação da velocidade de 30 km/h (JACOBS, 2011; MARICATO, 2011).

A Linha Verde consiste em outra intervenção urbanística que visa a melhoria da mobilidade urbana em uma via importante da cidade. Implantada no ano de 2009, o antigo trecho da BR-116 e BR-376, que cruzava Curitiba, passou por um processo de reestruturação de modo a integrar o uso do solo, o transporte coletivo e o sistema viário, tornando-se um eixo de desenvolvimento, passando por 23 bairros da cidade conectando o Pinheirinho, no sul, ao Atuba, no norte. No mesmo sistema dos trinários, a Linha Verde conta com uma canaleta exclusiva para o transporte coletivo ao centro, com paradas de ônibus na forma de tubos que propiciam o embarque e desembarque em nível, e pistas marginais de circulação rápida para veículos particulares (HARDT, 2011). Entre elas há canteiros de flores e árvores, uma ciclovia e via para pedestres (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008; ).

É uma via que apresenta as principais características citadas por Castrogiovanni (2001) como: facilidade de tráfego; intermodalidade nos transportes (ciclovias, estações-tubos, vias exclusivas para pedestres); trabalho paisagístico que valoriza a via (canteiros de flores, arborização, monumentos etc.); incentivo ao uso misto do seu entorno; e presença de infraestrutura e mobiliários urbanos (sinalização, iluminação, lixeiras, bancos etc.), que proporcionam aos usuários uma boa experiência, afetando a forma como eles percebem a cidade, incentivando a formação de uma imagem positiva.

O Plano Setorial de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b) tem como propostas aumentar as áreas dos calçadões e vias exclusivas para pedestres e promover a revitalização da área central para a plena utilização do transporte não motorizado.

A revitalização e a promoção de variedade, complexidade e heterogeneidade devem ser estimuladas nas áreas em que se pretende implantar as vias exclusivas de pedestres, uma vez que estas características motivam e atraem a circulação dos indivíduos. Em muitas cidades, como é o caso de Curitiba, tais elementos são encontrados espontaneamente nas áreas do centro. Os calçadões ou vias exclusivas para pedestres podem se tornar alternativas de reordenamento de trânsito, mas não garantem a redução do uso do carro nestas áreas, apenas tornam os calçadões locais de interesse, circulação e visitação por suas características de diversidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b).

As vias exclusivas para pedestres são na realidade vias que possibilitam experienciar a cidade de uma forma mais calma, tranquila. Por meio da caminhada pelas ruas o turista tem a oportunidade de vivenciar experiências únicas que não seriam possíveis em um veículo, assim como ter uma leitura da cidade por outra visão, a partir de olhos que veem da calçada e não da rua, de dentro de um veículo. O caminhar pela cidade possibilita novas sensações e descobertas até mesmo ao residente.

Além das vias exclusivas de pedestres, Curitiba também se destaca pela implantação de ciclovias oferecendo outra opção para os usuários da cidade no que se refere à circulação. “Curitiba dispõe hoje de 81 km de ciclovias compartilhadas com passeios de pedestres, 35 km de ciclovias exclusivas, 9.4

km de ciclovias em construção ao longo da Linha Verde.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008a, p. 25).

No Plano Setorial de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado, na tentativa de expandir e proporcionar uma maior integração da malha viária de ciclovias, o IPPUC procura na formulação do Plano Diretor Ciclovitário expandir, ampliar e aperfeiçoar as ciclovias e ciclofaixas em importantes vias do Sistema Viário Básico da cidade. O que antes era uma malha ciclovitária que ligava os parques da cidade, com a execução do Plano Diretor Ciclovitário torna-se uma rede, alternativa de deslocamento entre as residências e o trabalho para diversos usuários (IPPUC, 2012).

O Plano Diretor Ciclovitário de Curitiba prevê a implantação de mais de 300 quilômetros de ciclovias e a revitalização de aproximadamente 118 quilômetros já existentes, deste modo transformando o que hoje é malha ciclovitária em uma rede, com a implantação de ciclofaixas exclusivas nas avenidas das Torres, Visconde de Guarapuava e Marechal Floriano. Outra novidade que o Plano Diretor Ciclovitário propõe é a implantação das ciclofaixas de lazer, que consistem no bloqueio de faixas de grandes avenidas durante os finais de semana para uso exclusivo de bicicletas (NASCIMENTO, 2011).

Para tanto, foi prevista ainda a instalação de facilidades ao longo de toda a rede de ciclovias para melhor atender aos usuários como: os paraciclos, que consistem em estacionamentos abertos para as bicicletas; os bicicletários, diferentemente do primeiro, eles consistem em estacionamentos cobertos com segurança, sistema de sinalização, rotas cicláveis, que são sugestões de rotas que podem ser utilizadas pelos ciclistas (IPPUC, 2012).

O ciclismo é uma alternativa viável e que traz benefícios pessoais, ambientais e ao trânsito, mas o seu uso está diretamente relacionado a instalação de vias de circulação para as bicicletas e infraestrutura que proporcione aos indivíduos que optem por esta alternativa segurança e comodidade. Isso exige a implantação de mobiliários e equipamentos urbanos que facilitem e estimulem o uso da bicicleta e a troca de modal de transporte, quando for o caso, em um sistema integrado (PALHARES, 2002).

O uso da bicicleta como meio de deslocamento é uma alternativa de transporte que proporciona menos impactos ao meio ambiente. A cidade de Curitiba, com sua malha ciclovitária que interliga os parques da cidade,

principais atrativos, tem neste circuito a alternativa de um roteiro turístico que oportuniza um diferencial (IPPUC, 2012).

A experiência de pedalar pela cidade pode ser a motivação do turista, tornando-se o passeio de bicicleta não somente um meio de deslocamento pelos atrativos da cidade, mas, como salientam Page (2001) e Palhares (2002), a principal experiência turística na visitação.

O caminhar e pedalar pela cidade vêm sendo utilizados como meios de circulação alternativos não motorizados, mas para sua efetivação como meio de deslocamento cotidiano é preciso aperfeiçoar e incitar a heterogeneidade de usos dos espaços da cidade e das infraestruturas destas modalidades a fim de estimular seu uso (JACOBS, 2011).

A ampliação e o melhoramento do sistema de transporte público não consistem no único modo de reduzir o uso do carro pela cidade. O fomento da prática e da geração de meios alternativos   circulação motorizada e não motorizada prioritários ao transporte convencional, veículo particular, pode pressionar a redução do uso do carro e a incitação do uso de alternativas eficientes de deslocamento na urbe. Os meios de circulação alternativos e compartilhados devem ser incentivados pela melhoria da infraestrutura existente, pela variedade e diversidade de usos atribuídos às ruas, conferindo-lhes vida e animação e pela possibilidade da intermodalidade nos meios de deslocamento, possibilitando aos usuários a troca de modal do modo que mais lhes agrade (JACOBS, 2011; MARICATO, 2011; VASCONCELLOS, 2001).

A possibilidade de intermodalidade para a circulação vem a ser uma das soluções de melhoria de locomoção nas grandes cidades, pois a utilização de modalidades alternativas de deslocamento integradas ao transporte coletivo possibilitam a redução do problema de tráfego e aumentam a mobilidade urbana. Portanto, o uso da bicicleta e das caminhadas, aliado a um transporte público de qualidade, deve ser planejado em redes integradas que possibilitem a mobilidade de forma mais eficiente, agregando ganhos sociais, ambientais e econômicos (DUARTE, 2011; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

O deslocamento é um fator essencial na atividade t rstica e os sistemas viário e de transporte são fundamentais para oportunizar o acesso aos atrativos da cidade e a circulação entre os pontos de interesse t rstico, seja de carro

particular, por transporte coletivo, a pé ou de bicicleta (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000).

A qualidade e a eficiência do sistema viário são constantemente avaliadas pelos usuários, sejam estes residentes ou turistas. Para o turismo as características das vias são fatores indispensáveis para uma boa qualificação da cidade. Os planos diretores de Curitiba, cada qual de acordo com a época, possibilitaram peculiaridades no sistema viário que são observadas e consideradas pelo turismo como fatores positivos.

O Plano de 1943 incentivou e implantou melhorias estruturais e estéticas nas vias que até hoje são utilizadas com frequência pelos visitantes: Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e o eixo monumental da Avenida Cândido de Abreu. O alargamento das vias e o cuidado com a arborização e o tratamento estético promovem sensações normalmente reconhecidas pelos turistas como organização, limpeza e hospitalidade (HORODYSKI, 2013).

Com as mudanças e a inovação do Plano de 1966 o sistema viário, antes radial, é alterado para um sistema linear com a presença das vias estruturais e seus trinários, marcas indiscutíveis da paisagem curitibana. O planejamento integrado entre sistema viário, transporte coletivo e zoneamento do uso do solo proporcionaram ao turismo em Curitiba a possibilidade de circular por uma cidade que apresenta paisagens diversas, estimulando a visitação (CURITIBA, 1966).

As melhorias propostas por este plano nas vias de entrada e de saída de Curitiba tornaram-se elementos importantes na avaliação da cidade pelos turistas, uma vez que vias organizadas, bem sinalizadas e com qualidades estéticas possibilitam uma boa impressão ao visitante, tanto ao chegar como ao partir da cidade (CASTROGIOVANNI, 2001; BOULLÓN, 2002).

A implantação das vias exclusivas para pedestres propostas no Plano de 1966 favoreceu uma nova forma de conhecer o centro da cidade. Oportunizou o surgimento de roteiros de visitação que proporcionam maior contemplação e leitura das edificações, assim como vivências e emoções distintas por meio da caminhada por áreas de livre circulação de pedestres, que se tornou uma forma alternativa de experimentar turisticamente Curitiba (PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

O Plano de 2004 consolidou muitas das propostas dos planos anteriores, promoveu melhorias e implantou novas benfeitorias no sistema viário como: a hierarquização das vias e sua estética, com o tratamento de arborização e ajardinamento, as propostas de ampliação e aumento das vias exclusivas para pedestres e ciclovias, o aperfeiçoamento da sinalização e a continuidade do planejamento integrado entre sistema viário, transporte público e zoneamento do uso do solo. Isso proporciona a Curitiba uma paisagem com qualidade de visitação que auxilia na formação e manutenção da imagem de cidade organizada, planejada e com qualidade de vida para os turistas que, ao visitarem Curitiba, reconhecem tais características (CURITIBA, 2004).

O turismo se caracteriza por ser uma atividade na qual o deslocamento é imprescindível, por isso a qualidade da mobilidade dentro da cidade consiste em um dos fatores essenciais desta prática. Logo, medidas devem ser trabalhadas para que a circulação das pessoas seja a mais cômoda, segura e eficiente possível. Em Curitiba se observa, ao estudar seus planos, o discurso da priorização do transporte coletivo em relação ao individual e uma preocupação constante com o tráfego, mas é necessária a real efetivação desta manifestação, por meio de investimentos que pressionem a redução do número de veículos particulares e incentivem o uso do transporte coletivo e de meios alternativos de deslocamento (MARICATO, 2011; JACOBS, 2011).

Os investimentos nos binários não seriam a medida mais plausível, baseando-se nos princípios anterior e do discurso dos planos, mas sim alternativas e melhorias no transporte coletivo, como a implantação das faixas exclusivas para a circulação dos veículos do transporte público, como ocorreu em pequena escala no primeiro semestre do ano de 2014 (JACOBS, 2011; MARICATO, 2011; VASCONCELLOS, 2001).

Mas a melhoria do trânsito e a eficiência do sistema viário da cidade não ocorrem somente por meio do aperfeiçoamento do transporte coletivo, mas necessitam das alternativas propostas no plano de mobilidade urbana de 2008, que devem ser implantadas, como o aumento e a integração das vias exclusivas de pedestres e das ciclovias ao sistema viário existente, assim como a possibilidade da intermodalidade dos meios de circulação (VASCONCELLOS, 2001; AMOZOU, 2000).

O turismo, por sua vez, poderá utilizar estas benfeitorias para formar novos roteiros e formas alternativas de visitação, avaliando o sistema viário constantemente, sendo este um elemento essencial para a boa experiência e avaliação positiva da cidade visitada (CASTROGIOVANNI, 2001; GÂNDARA, 2001).

Assim, é possível entender que a simples melhoria no sistema viário não é suficiente para o melhoramento do trânsito na cidade, cujo usuário precisa de incentivo para mudar de hábito. A partir do momento em que turista ou residente perceba a eficiência e tenha informação satisfatória para o uso do transporte público e do meio alternativo de locomoção de forma competitiva, poderá reconhecê-los como mais interessantes do que o veículo particular. Eles poderão significar um deslocamento rápido, seguro e cômodo, favorecendo escolhas e deslocamentos pela cidade.

#### 4.2 TRANSPORTE PÚBLICO

Ao se discutir o trânsito na cidade, deve-se analisar seu transporte coletivo, uma vez que a eficiência dele pode diminuir muito a quantidade de veículos particulares em circulação. Neste elemento da vida urbana Curitiba se destaca, possuindo um dos sistemas de transporte de massa que serviu de modelo e ainda hoje motiva muitas visitas de técnicos e profissionais da área para conhecê-lo (IPPUC, 2004).

As melhorias e as benfeitorias neste sistema marcaram a paisagem urbana da cidade, com suas estações-tubos e o sistema trinário. Este aspecto urbano favorece a circulação dos turistas pela cidade (PALHARES, 2001) e diversas transformações estipuladas pelos planos diretores neste elemento do cotidiano urbano favoreceram o turismo conforme pode ser observado no quadro a seguir.

**Quadro 4** - Transformações no transporte público e suas influências no turismo em Curitiba.  
(continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título III – Centros Funcionais ou Centros Especializados; Seção VII – Estação Rodoviária	A construção da rodoviária é prevista ao lado do mercado municipal e junto à estrada de ferro, próximo ao centro comercial da cidade e Praça Tiradentes. Ao redor já se encontram hotéis e a estação. Esta estará localizada na perimetral 0, rua Barão do Cerro Azul, entre as ruas Pedro Ivo e André de Barros.	Um dos portões de entrada da cidade, deve possuir fácil acesso e ser bem localizada facilitando a chegada e saída da cidade, assim como o deslocamento a pontos de interesses de visitação e a equipamentos e serviços diversos, sua proximidade com a estação ferroviária favorece a intermodalidade no deslocamento (PAGE, 2001; PALHARES, 2002; BOULLÓN, 2002).	A localização da rodoferroviária integrando dois modais de transporte possibilita a saída e chegada de Curitiba de forma mais adequada às possibilidades e desejos dos turistas.
Título V – Sistema de Comunicação e Transportes	Quanto ao transporte coletivo este deve ser implantado dentro do Plano das Avenidas, consagrando-o e desenvolvendo a cidade dentro do plano previsto. Sendo o bonde instalado de forma semirrápida dentro das radiais para os bairros com paradas distantes e com dispositivos de manobras nos sinais. O bonde futuramente pode ser substituído por ônibus ou eletro-bus na área central da cidade.	O transporte coletivo deve ser um dos meios de locomoção incentivados ao uso pelo turista, uma vez que proporciona ao visitante uma maior interação com o cotidiano e com a experiência autêntica de vivenciar a cidade visitada. Assim a eficiência deste transporte é fundamental para uma boa avaliação pelo turista do destino visitado (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; DUARTE, ano).	O transporte coletivo em Curitiba integrado ao plano das avenidas é uma forma de incentivar o turista a conhecer e a se deslocar utilizando o transporte público em suas visitas.



**Quadro 4** — Transformações no transporte público e suas influências no turismo em Curitiba.**(continuação)**

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 1. Sistema Viário	As vias estruturais são duas, uma ao norte e outra ao sul do centro, de modo a tangenciá-lo possibilitando cruzar a cidade sem passar pelo centro. Têm como características duas vias rápidas e uma lenta em cada sentido, com a previsão de cruzamentos somente a cada 300 metros, onde a entrada e saída da via se dão de forma livre sempre na direção do fluxo, sendo prevista a instalação do transporte coletivo em vias exclusivas centrais. A proposta é que se atinja desta forma um fluxo rápido e constante.	Com vias exclusivas para o transporte público possibilitando melhor eficiência no seu deslocamento pois circulando em vias próprias escapam de eventuais congestionamentos nas áreas centrais da cidade. Possibilitam um deslocamento dentro da cidade de forma rápida e de qualidade para os turistas (ASCHER, 2010; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000; BERG; BORG; MEER, 1995).	O sistema trinário e de transporte público de Curitiba decido a sua eficiência e inovação chama a atenção tornando-se um elemento urbano de interesse turístico para os visitantes, assim como seu mobiliário urbano. As estações-tubo se transformaram em cartões postais e marcos da cidade.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana <b>Seção II – Do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo</b> <b>Seção III – Dos Eixos de Estruturação Viária</b> <b>Seção IV – Dos Eixos de Estruturação do Transporte Coletivo</b>	Estes três elementos formam o tripé em que está baseado todo o planejamento urbano de Curitiba, de modo a proporcionar a cada local da cidade a possibilidade de desenvolvimento de modo integrado respeitando suas particularidades e potencialidades. O deslocamento de bens, informações, pessoas e mercadorias são uma prioridade, de modo a orientar o crescimento e adensamento de Curitiba atendendo as funções econômicas e sociais da cidade.	Possibilita diversidades de paisagens e atrativos na cidade, oportunizando o uso turístico de forma diversificada e segmentada, produzindo imagens de qualidade, com índices variados de atratividade, integrados por um sistema viário e de transporte eficiente, possibilitando o deslocamento entre os pontos de interesse de visitação (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	O sistema viário de Curitiba com seus trinários em conjunto com o planejamento da cidade integrando vias, transporte público e zoneamento do uso do solo, proporcionou à cidade paisagens únicas que são percorridas e admiradas pelos turistas que a partir delas definem a imagem de Curitiba como cidade planejada e com qualidade de vida.

**Quadro 4** — Transformações no transporte público e suas influências no turismo em Curitiba.**(continuação)**

<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, <b>Art. 15.</b>	Tal capítulo tem como diretriz a priorização do transporte público frente ao privado na tentativa de aperfeiçoar o sistema viário para possibilitar melhor deslocamento de mercadorias, bens, informações e pessoas dentro da cidade e região metropolitana.  IV - promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção;  V - buscar a excelência na mobilidade urbana e o acesso ao transporte no atendimento aos que têm dificuldade de locomoção.	Entendendo que o deslocamento é um fator fundamental na atividade turística, o sistema viário e de transporte é fundamental para oportunizar o acesso aos atrativos da cidade e a circulação entre os pontos de interesse turísticos, seja de carro particular, por transporte coletivo, a pé ou de bicicleta. Assim como buscar a integração social por meio de meios de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas que possuam dificuldades de locomoção (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; ASCHER, 2010; VASCONCELLOS, 2001).	Para o turismo de Curitiba o transporte público com suas estações-tubo se torna um atrativo a mais. Sua eficácia no deslocamento entre os pontos de interesse turístico consiste em uma das formas de percorrer a cidade abrindo mão do uso do veículo particular. Necessita primeiramente de melhoria em seu sistema da informação de modo a facilitar o entendimento e o direcionamento da rede aos turistas que optarem pelo seu uso.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, Seção I – Do Transporte de Passageiros, <b>Art. 16.</b>	II - estabelecer critérios de planejamento e operação de forma integrada aos sistemas estadual e interestadual, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais;  VI - promover a atratividade do uso do transporte coletivo por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e custos compatíveis;  VIII - buscar a excelência de padrões de qualidade que proporcionem aos usuários do transporte coletivo crescente grau de satisfação do serviço;  XI - possibilitar a participação	A qualidade no transporte coletivo é um dos elementos que oportunizam que o turista chegue e saia da cidade assim como possa acessar aos atrativos de forma eficiente e barata, possibilitando-lhe um real envolvimento com a realidade da cidade visitada. Assim como buscar a integração social por meio de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas que possuam dificuldades de locomoção. Além de mecanismos de melhorias deste sistema por meio de parcerias, cooperação e integração entre as iniciativas pública e privada (ASCHER, 2010; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000; BERG;	

**Quadro 4** — Transformações no transporte público e suas influências no turismo em Curitiba.**(conclusão)**

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento, concessão ou permissão de serviço público ou obra; XII - promover e possibilitar às pessoas portadoras de deficiência, com dificuldades de locomoção e idosas condições adequadas e seguras de acessibilidade autônoma aos meios de transporte urbano.	BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2003).	

Fonte: Elaborado pelo autor.

O transporte coletivo é crucial para garantir ao cidadão o direito de usufruir a cidade. A locomoção em um sistema de qualidade é um dos fatores primordiais de uso da cidade, permitindo o acesso aos equipamentos e serviços públicos, assim como a educação, o mercado de trabalho e ao lazer. Para tanto, é preciso que o transporte coletivo forneça um serviço de qualidade que o torne competitivo e mais eficiente em relação ao veículo particular (DUARTE, 2011; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

A preocupação com o transporte público e com o sistema viário sempre esteve presente nos planos diretores. É interessante notar que já em 1943, no Plano Agache, o transporte público era discutido em conjunto com o Plano das Avenidas, salientando que as linhas destes veículos deviam ser instaladas dentro do previsto no novo esquema viário da cidade para assim consagrá-lo. Desde então demonstram-se a interação e a interdependência entre o sistema viário, o sistema de transporte da cidade e o uso e ocupação do solo (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

Os veículos utilizados na década de 1940 para o transporte público eram os bondes, que, segundo o Plano Agache, deveriam ser utilizados para comunicação dentro das radiais para os bairros mais afastados, com paradas distantes umas das outras e com um dispositivo para fechamento dos sinais

dando preferência ao transporte coletivo, tornando-o mais rápido e eficiente (CURITIBA, 1943).

A eficiência do transporte coletivo é imprescindível para uma boa avaliação pelo turista do destino visitado, pois este deve proporcionar um deslocamento rápido, seguro e cômodo aos pontos de interesse na visita, possibilitando ainda uma integração com o cotidiano da cidade visitada (VASCONCELLOS, 2001; CAMPOS FILHO, 2003; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

Curitiba, por ser passagem obrigatória de São Paulo para o sul do país e convergir o sistema rodoviário do estado para a capital, necessita de uma rodoviária de fácil acesso e bem localizada. Deste modo, a construção da rodoviária foi prevista próxima ao mercado municipal e à estrada de ferro, integrada por vias largas ao centro comercial da cidade, a praça Tiradentes, ao redor da qual já existiam hotéis e a estação, localizada na perimetral 0, rua Barão do Cerro Azul, entre as ruas Pedro Ivo e André de Barros. Quanto à estação ferroviária, o plano menciona que satisfazia as necessidades da cidade naquele momento (CURITIBA, 1943).

Os portões de entrada da cidade, estações rodoviária e ferroviária, são áreas gravitacionais dos turistas, de fácil acesso e bem localizadas, de modo a facilitar a chegada e a saída da cidade, do mesmo modo que o deslocamento a pontos de interesse de visita e a equipamentos e serviços diversos, e a proximidade entre ambas favorece a intermodalidade no deslocamento. Aumenta, assim, as opções de escolha entre os modais de transporte em uma viagem (DUARTE, 2011; PAGE, 2001; PALHARES, 2002; BOULLÓN, 2002).

O Plano Agache utilizou-se, portanto, do transporte público para concretizar e apoiar o Plano das Avenidas, prevendo como veículos os bondes, com prioridade sobre o veículo particular no deslocamento. Quanto ao uso do transporte coletivo para chegada e saída da cidade, a principal ação consistia na orientação para construção da rodoviária que, ao ser instalada próximo ao centro da cidade em uma área com estabelecimentos comerciais e de hospedagem, favorecia o atendimento das necessidades dos turistas. Outro trunfo da localização consistia em sua construção junto à estação ferroviária, possibilitando a fácil integração intermodal dos meios de transporte (SOUZA, 2010; LOPES, 2011).

Os elementos da concepção do Plano Diretor de 1966 de Curitiba foram basicamente o direcionamento do adensamento e a expansão da cidade sobre os eixos estruturais, onde estariam instalados equipamentos e serviços públicos, assim como um transporte coletivo de qualidade, que contaria com vias exclusivas de circulação dando preferência ao transporte coletivo (CURITIBA, 1966; IPEA; USP; IPPUC, 2001; HARDT, 2011).

Com vias exclusivas para o transporte público o plano possibilitou melhor eficiência no deslocamento dos veículos, de forma rápida e com qualidade para os usuários, já que circulam em vias próprias escapando de eventuais congestionamentos. (PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

A implantação da Rede Integrada de Transporte (RIT) no ano de 1980, oportunizou a integração de diversos ônibus que circulam pela cidade por meio de terminais no meio e nas extremidades dos eixos, onde o usuário pode trocar de veículo sem precisar pagar mais uma passagem (HARDT, 2011). Também é opção uma linha no sentido radial que liga os terminais, denominada Interbairros, além de linhas alimentadoras dos terminais para o interior dos bairros, as linhas que ligam os bairros ao centro, sem passar por terminais de integração são denominada Convencionais. E para circulação no centro foi criada uma linha de micro-ônibus (CURITIBA, 1966; MENEZES, 1996).

A implantação do sistema trinário acarretou a execução de uma rede integrada de transporte urbano modelo, o que motiva a vinda de visitantes para conhecer seu funcionamento, podendo este se tornar um atrativo de motivações específicas como técnicas e científicas (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995).

O transporte coletivo tornou-se um símbolo de organização e desenvolvimento de Curitiba. Seu sistema é trabalhado no Plano Diretor de 2004 no Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo II – Da Mobilidade Urbana e Transporte, Seção I – Do Transporte de Passageiros, Art. 16. Nele se evidencia a busca pela qualidade e atratividade no transporte coletivo, sendo um dos elementos que oportunizam que o turista chegue e saia da cidade, bem como possa acessar os atrativos de forma eficiente e barata, possibilitando um real envolvimento com a realidade da cidade. Também é evidente a preocupação na integração social por meio de transportes que favoreçam e facilitem o acesso e o deslocamento de pessoas com dificuldades de

locomoção. Os mecanismos de melhorias deste sistema se dão por meio de parcerias, cooperação e integração entre a iniciativa pública e privada (IPPUC, 2008; CURITIBA, 2004; PAGE, 2002; PALHARES, 2002; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

Alternativas devem ser encontradas para a locomoção pela cidade, priorizando o transporte coletivo, tanto para visitados como para visitantes. Entre eles podem ser citados: as linhas convencionais na Rede Integrada de Transportes, a Linha Aeroporto (Executivo) e a Linha Turismo, que oferecem a possibilidade de uso do transporte público com preços acessíveis, veículos confortáveis, itinerários e horários compatíveis com as necessidades dos turistas, facilitando a entrada e saída da cidade, assim como deslocamentos entre os principais atrativos e pontos de interesse turístico (NTU, 2008; PDU *apud* AMOUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

A conectividade do transporte coletivo com os atrativos turísticos da cidade, atendidos ou não pela Linha Turismo, é uma realidade, mas ainda é difícil para os turistas conseguir informações quanto às paradas e itinerários do transporte convencional, uma vez que a maioria dos locais onde se encontram estas informações não as disponibilizam em idioma que não seja o português (BERG *et al.*, 1995). Logo, constata-se que o problema está muito mais na disponibilização da informação das rotas integradas com as linhas do transporte coletivo convencional, do que na viabilidade de acesso aos atrativos utilizando essa modalidade de transporte.

Um elemento de destaque nas instalações do transporte público em Curitiba, que não são frutos das propostas dos planos diretores, são os pontos de parada dos ônibus, as estações-tubo, mobiliários urbanos que se sobressaem na paisagem e são elementos definidores de qualidade ambiental, tornando-se elementos que compõem a paisagem da cidade e são registrados pelos turistas, uma vez que são mobiliários que caracterizam a cidade, constituindo elementos definidores de sua imagem (LYNCH, 1997; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010a; CARBALLO *et al.*, 2011).



















Ao se discutir o trânsito em qualquer cidade deve-se analisar seu transporte coletivo, uma vez que a eficiência dele pode diminuir muito a quantidade de veículos particulares em circulação. O transporte coletivo da capital paranaense como se apresenta hoje tem mais de 50 anos de

planejamento, sendo implantado mediante o Plano Diretor de 1966. No final da década de 60 a construção das canaletas exclusivas para o transporte de massa possibilitou a implantação do sistema integrado de transportes (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2012).

Além da evolução física de infraestrutura e do aumento da rede, houve no ano de 1986 uma mudança institucional passando a gestão para a Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), que passou a ser a concessionária da rede, e as operadoras de transportes passaram a permissionárias (IPPUC, 2008).

O transporte coletivo de Curitiba, em sua rede integrada, é composto por linhas distribuídas na cidade e identificadas por cores conforme a Figura 7. Cada linha possui uma especialidade que atende a um determinado serviço facilitando a mobilidade, integrando os tipos de veículos às exigências dos usuários e às vias de transporte, em conformidade com os espaços da cidade por onde circulam. As linhas são hierarquizadas conforme a função que desempenham em: Expressas, Alimentadoras, Interbairros, Diretas, Troncais e Intercidades, compondo a RIT, e as demais, Convencionais, Circular Centro, Interhospitais, Turismo, Aeroporto, Madrugueiro e o SITES, complementando o sistema (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2012).

Figura 7 - Características das linhas da RIT de Curitiba

COMPOSIÇÃO DA FROTA 2011						
RIT - REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE						
CATEGORIA DE LINHA	TIPOS DE VEÍCULO	CAPACIDADE / VEÍCULO	FROTA OPERANTE		QTDE LINHAS	mar/2011
			Subtotal	Total		
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO 	250	24	24	02	
EXPRESSO	BIARTICULADO 	230 / 250	149	161	06	
	ARTICULADO 	170	12			
LINHA DIRETA	ARTICULADO 	150	51	395	18	
	PADRON 	110	344			
INTERBAIRROS	ARTICULADO 	140	105	122	07	
	PADRON 	100	17			
ALIMENTADOR	ARTICULADO 	140	119	785	221	
	COMUM 	85	635			
	MICRO ESPECIAL 	70	31			
TRONCAL	ARTICULADO 	140	23	147	21	
	COMUM 	85	120			
	MICRO ESPECIAL 	70	4			
CONVENCIONAL	COMUM 	85	136	267	78	
	MICRO ESPECIAL 	70	108			
	MICRO 	40	23			
CIRCULAR	MICRO 	40	9	9	01	
TURISMO	DOUBLE-DECK 	65	5	5	01	
TOTAL			1.915		355	

Fonte: URBS, 2012.

A linha Aeroporto (Executivo) é operada por micro-ônibus que tem como itinerário a ligação entre o Aeroporto Internacional Afonso Pena, que se localiza na cidade de São José dos Pinhás, e o centro de Curitiba, com paradas em diversos pontos como Rodoferroviária, Teatro Guaíra, Receita Federal, Biblioteca Pública, Rua 24 Horas e Shopping Estação. Tais pontos de parada estão próximos da rede hoteleira de Curitiba, assim como de alguns atrativos e, principalmente, a linha oportuniza ao turista a troca da modalidade de transporte, do aéreo ao rodoviário, de modo eficiente em um veículo confortável e rápido, uma vez que não há paradas no itinerário entre o Aeroporto e a Rodoferroviária (<http://www.aeroportoexecutivo.com.br/>).

Os ônibus saem a cada 15 minutos do aeroporto com destino ao centro da cidade, seu tempo de percurso é de aproximadamente 40 a 50 minutos, em veículos climatizados com acesso à internet. A empresa que a administra possui um *site* com informações de horários e estimativas de deslocamentos assim como valor das tarifas e itinerário, o que proporciona ao turista um



instrumento de pesquisa e tomada de decisão. É um meio de transporte barato e eficiente no deslocamento do aeroporto a outro ponto da cidade, de modo a facilitar o planejamento da chegada e da saída de Curitiba. Proporciona aos usuários informações de modo a colocar o visitante em uma posição privilegiada possibilitando uma tomada de decisão que favorece o uso do transporte coletivo (PDU *apud* AMOUZOU, 2001; PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Esta linha faz a integração entre o modal de transporte aéreo e rodoviário em Curitiba, uma vez que transporta os passageiros do aeroporto à rodoviária e vice-versa. É importante salientar que a integração entre estes dois modais consiste em um fator de desenvolvimento para o turismo, possibilitando a chegada e a saída da cidade por modais diferentes, conforme a disponibilidade de deslocamentos e a escolha do viajante (PALHARES, 2002).

Estas duas estações terminais são importantes para o desenvolvimento do turismo em Curitiba, já que constituem portões de entrada e saída de visitantes e de residentes, constituindo áreas gravitacionais de turistas. Sua estruturação oferece comodidade, conforto, segurança e facilidades de serviços e informação, sendo determinantes na satisfação dos usuários. A linha de ônibus que faz a integração modal entre eles se torna um diferencial, possibilitando a intermodalidade no deslocamento de viajantes com destino a Curitiba e outras destinações do estado e do país (PALHARES, 2002).

As melhorias realizadas no ano de 2014 na rodoviária e no aeroporto tiveram a intenção de proporcionar satisfação aos usuários equipando tais terminais com facilidades e serviços que viessem a atender expectativas e necessidades. Em ambientes acessíveis, com a presença de serviços diversos, dotados de estruturas que oportunizam chegada e saída da cidade em espaços confortáveis e seguros, originando boas impressões em turistas e residentes.

Outra linha de transporte disponível aos turistas é a Linha Turismo, que surgiu como alternativa de transporte coletivo formulada para melhorar o atendimento e a satisfação dos turistas ao circular entre os principais atrativos da cidade. A implantação da Linha Turismo se deu no ano de 1994, e hoje ela conta com uma frota de veículos especiais com duplo *deck*, sendo o primeiro com janelas panorâmicas e ar condicionado, e o segundo sem cobertura, o que possibilita ao turista maior integração com a paisagem da cidade, sendo

possível conhecer os parques, praças e outras atrações (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2012).

O percurso da Linha Turismo possui 24 paradas em 45 quilômetros pelos principais atrativos turísticos da cidade como: Parque Barigui, Jardim Botânico, Ópera de Arame, Museu Oscar Niemeyer, entre outros. Possibilita ao usuário o embarque e desembarque em quatro destas paradas com um mesmo bilhete (CURITIBA, 2012).

As linhas de transporte coletivo de Curitiba consistem em um meio de deslocamento para residentes e para visitantes. A Linha Executivo Aeroporto e a Linha Turismo não são usadas exclusivamente por turistas, mas por toda a população de Curitiba, uma vez que oferecem serviços que são cômodos para a população no deslocamento dentro da cidade, sendo no caso da Linha Turismo uma opção de lazer e entretenimento que possibilita o uso e a vivência na cidade (PAGE, 2001; PALHARES, 2002; RAMOS *et al.*, 2008; VERA REBOLLO *et al.*, 2011; YAZIGI, 2001).

A Linha Turismo vem se tornando um dos principais atrativos da cidade possibilitando ao turista circular por Curitiba sem utilizar seu veículo, auxiliando assim na diminuição do tráfego, uma vez que o transporte proporciona ao usuário qualidade de visitação e comodidade no deslocamento. Com intervalos de 30 minutos a um preço acessível, como pode ser observado no quadro 5, a Linha Turismo oportuniza o uso do transporte coletivo na visita o e na forma de experienciar a cidade (PAGE, 2001, PALHARES, 2002).

**Quadro 5** - Comparativo entre Linha Aeroporto Executivo, Linha Ligeirinho Aeroporto, Serviço de Táxi e Linha Turismo.

	Frequência	Tempo do trajeto	Preço	Diferenciais
Linha Aeroporto Executivo	15 minutos	40 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	R\$ 12,00 (maio de 2014)	Internet wi-fi
Linha Ligeirinho Aeroporto	30 a 40 minutos	60 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	R\$ 2,70 (maio de 2014)	Diversos pontos de parada ao longo do trajeto
Táxi	5 minutos (tempo médio de espera por um táxi)	35 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	Bandeira 1 - R\$ 46,40 (abril de 2014) Bandeira 2 - R\$ 50,60 (abril de 2014)	Serviço disponível 24 horas
Linha Turismo	30 minutos	2 horas e 30 minutos	R\$ 29,00 (com direito a 4 reembarques - maio de 2014)	Circula pelos principais atrativos da cidade

Fonte: Elaborado pelo autor, 2014.

Ao comparar a opção de uso dos turistas entre a Linha Turismo e a Linha Aeroporto Executivo com as linhas convencionais pode-se identificar que o modo como a Linha Turismo foi formatada e executada possibilita a visitação e a contemplação dos principais atrativos turísticos da capital, em veículo adaptado para atender às necessidades dos turistas. Ao utilizar o transporte convencional uma das principais dificuldades que o turista encontrará será a necessidade de conhecimento prévio do endereço ou linha de ônibus que chegue até o atrativo de interesse, ou seja, precisa adquirir informação. Um problema grave, que deve ser sanado de modo a incentivar o uso do transporte público de modo eficiente para a visitação turística em Curitiba (NTU, 2008; PDU *apud* AMAUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

É indispensável que medidas para incentivar e qualificar o uso do transporte coletivo pelos turistas sejam realizadas nos destinos turísticos. Fornecer informações confiáveis e acessíveis para ampliar e estimular de forma segura e cômoda o aumento do uso do transporte público pelos residentes e turistas deve ser uma premissa, na tentativa de diminuir os congestionamentos e o consumo de energia no deslocamento acarretando em

um bom fluxo que promova ganhos socioeconômicos e ambientais e melhoria dos espaços públicos (PALHARES, 2002).

Em Curitiba, mais que um meio de se locomover dentro da cidade, o sistema de transporte público tornou-se logo após sua implantação na década de 70 um elemento urbano de interesse de visitação. O sistema trinário e as estações-tubo foram alvos de investigação e curiosidade, converteram-se em marcos na paisagem da capital paranaense. Sua eficiência hoje em dia é questionável, mas sua avaliação pelos turistas quanto à qualidade ainda é positiva (SOUZA, 2013).

Melhoras devem ser feitas para aperfeiçoar seu uso pelos turistas, e uma delas é a questão de informação, por meio de *sítes*, mapas da rede e instruções sobre a integração. Quanto à operacionalização, em junho de 2014 o investimento na transformação de umas das faixas de rodagem da rua XX de Novembro em pista exclusiva para ônibus possibilitou uma maior velocidade e ganho de tempo nas viagens das linhas que transitam por esta rua.

O uso do transporte coletivo pelo turista em Curitiba é uma realidade seja pela Linha Turismo, seja pelas linhas convencionais, uma vez que todos os atrativos são acessíveis por meio delas, mas são necessários investimentos e informação que proporcionem dados para auxiliar na escolha das melhores linhas, conforme a necessidade e interesse dos turistas, e benfeitorias em infraestrutura que proporcionem segurança, comodidade e eficiência no deslocamento, a fim de estimular o uso deste meio de transporte pelos turistas. O transporte coletivo possibilita o acesso aos atrativos e pontos de interesse turístico na cidade a um preço reduzido, oportunizando a interação do turista com o cotidiano da cidade (PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

A simples melhoria na qualidade da prestação dos serviços e na estrutura do transporte coletivo da cidade não são suficientes para amenizar os problemas do trânsito. É preciso um trabalho em relação ao zoneamento do uso do solo, que venha dotar diversas áreas com usos diversos, minimizando necessidades, distâncias e deslocamentos, possibilitando uma real diminuição na circulação de veículos pela cidade aumentando a mobilidade urbana (BARCZAK; DUARTE, 2012; FRAGOMENI, 2012; SCAINGELLA, 2001).

### 4.3 ZONEAMENTO DO USO DO SOLO

Quanto ao zoneamento do uso e ocupação do solo, entre os principais legados para o favorecimento do turismo dos planos diretores e das diversas leis específicas que já estiveram em vigor em Curitiba pode-se destacar o cuidado com a paisagem e com as funções da cidade. O quadro a seguir apresentará este instrumento de planejamento e suas intervenções no turismo curitibano, identificando as principais influências do zoneamento na manutenção e criação de atratividades.

**Quadro 6 - Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.**  
(continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título III – Centros Funcionais ou Centros Especializados; Título VIII – Necessidade de Centros Funcionais Definição dos Centros: Centro Cívico, Zona Industrial, Centro Administrativo da Cidade. Centro Militar, Centro Esportivo, Centro Educacional.	Concentração dos prédios do poder estadual como estratégia para melhor controle e trabalho burocrático, assim como a formação de centros irradiadores de atividades sociais e comerciais por toda a cidade.	Tais centros tinham a função de organizar a cidade em concentrações de funcionalidade que promoveram a origem de atrativos turísticos, facilitando o entendimento e localização de locais de interesse de visitação (SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	A concentração de funcionalidades em centros especializados promoveu ao turismo curitibano áreas de concentração de interesse de visitação com níveis e motivações diversos.
Título IV – Códigos de Obras – Zoneamento	Tal instrumento é utilizado pelo urbanismo para encontrar soluções aos problemas da cidade, simplificando, disciplinando e hierarquizando as funções e atividades da cidade, ele	A normatização e disciplina das zonas definem paisagens na cidade promovendo aspectos de organização e controle, podendo transmitir experiências diversas de contemplação, entretenimento, segurança, etc. (CAMPOS FILHO,	Os centros funcionais têm marcas até os dias de hoje na paisagem curitibana, em alguns casos suas construções deram origem a importantes atrativos na cidade,

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	reflete o nível de cultura dos seus habitantes, é utilizado também para divisão da cidade em zonas administrativas e para tributação decrescendo do centro para periferia.	2003; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	cidade.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção II do Zoneamento, Art. 5º ao 41	Esta seção trata do zoneamento do uso do solo entendendo que consiste na divisão da cidade em zonas de usos diferenciados conforme sua predisposição para um desenvolvimento harmônico e com qualidade para sua população.	O zoneamento do uso do solo por meio de sua ordenação, forma paisagens específicas que são qualificadas para serem utilizadas turisticamente (DEL RIO, 1990; YAZIGI, 2009).	O uso harmônico das potencialidades locais de cada zona proporciona a origem de paisagens diferentes na cidade que diversifica a oferta turística existente.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano – Introdução	Opta-se por um adensamento da cidade de modo a evitar gastos financeiros, administrativos e sociais, característicos do crescimento de baixa densidade. Opta-se pelo crescimento linear do centro ao longo das vias estruturais.	A diversidade é um dos elementos de atratividade em uma cidade, áreas que possuem densidade e variedade de equipamentos, serviços e pessoas possuem maior capacidade de atrair a atenção dos turistas, formando áreas gravitacionais de interesse turístico (BOULLÓN, 2002).	A concentração e variedade de usos nas áreas centrais da cidade como no calçadão da rua XV de Novembro e no Centro Histórico e nos eixos estruturais, atraem visitantes em busca de atrativos, serviços e empreendimentos comerciais.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	As Zonas Especiais são setores que devido a suas características necessitam de uma legislação específica que as atenda, de modo a se tornarem marcantes na paisagem urbana. Com destaque para as Zonas Especiais: Estrutural,	Áreas de cultura, história, lazer e entretenimento na cidade. Constituem elementos marcantes na paisagem urbana originando atrativos turísticos que auxiliam na formação da imagem da cidade (YAZIGI, 2009).	As zonais especiais promoveram o surgimento de diversos atrativos na cidade como o Centro Histórico, os parques, assim como áreas gravitacionais de turistas com a presença da concentração de empreendimentos

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	Tradicional e Recreativa.		hoteleiros, alimentação, compras e entretenimento.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
Título II Da Política de Desenvolvimento Urbano <b>Art. 8º.</b> A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da Cidade expressas neste Plano Diretor de Curitiba e no art. 2º do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.	I - compatibilidade do uso da propriedade com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos disponíveis; II - compatibilidade do uso da propriedade com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural; III - a distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar ociosidade e sobrecarga dos investimentos coletivos.	A integração entre o uso do solo, o sistema viário e o transporte coletivo contribuiu para criar paisagens com qualidade natural e cultura, proporcionando ambientes urbanos únicos aptos ao turismo (CAMPOS FILHO, 2003; YAZIGI, 2009).	A qualidade ambiental e paisagística nas áreas da cidade que tiveram sua planificação focada na integração uso do solo, sistema viário e transporte coletivo, apresentam características singulares que proporcionam experiências com bom grau de satisfação aos turistas que visitam Curitiba.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana, Art. 9º. <b>Objetivo geral de orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade.</b>	V - requalificar o centro tradicional estimulando a implantação de habitações e atividades econômicas, de animação e de lazer; VIII - revitalizar áreas e equipamentos urbanos como meio de promoção social e econômica da comunidade; IX - utilizar racionalmente o território, considerando sua vocação, infraestrutura e os recursos naturais, mediante controle da implantação e	O turismo surge nestes objetos como uma alternativa de atividade econômica compatível e com potencialidade para seu desenvolvimento, sendo uma prática econômica capaz de utilizar ambientes revitalizados para promoção econômica, social, cultural e de lazer. Podendo ser implantado em diversas áreas da cidade conforme suas potencialidades ambientais e humanas.	A diversidade de atividades econômicas, prédios antigos, a existência de infraestrutura e serviços urbanos, acarretam a atração de indivíduos a determinadas áreas da cidade. Tais atributos se transformam em um trunfo na oferta turística de locais como o Centro Histórico, o calçadão, parte das vias estruturais no centro da cidade e

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	funcionamento de atividades que venham a ocasionar impacto ao meio ambiente urbano; XI - promover a integração de usos, com a diversificação e mixagem de atividades compatíveis, de modo a reduzir os deslocamentos da população e equilibrar a distribuição da oferta de emprego e trabalho na cidade.	(BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001; MOURA, 2008; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995; OBIOL MENERO, 1997; VERA REBOLLO <i>et al.</i> , 2011; LEMOS, 1999; TELES, 2009).	apropria a área central.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana, Seção I Do Macrozoneamento, Seção II – Do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Seção III – Dos Eixos de Estruturação Viária, Seção IV – Dos Eixos de Estruturação do Transporte Coletivo.	Macrozoneamento é o estabelecimento de áreas diferenciadas de adensamento, uso e ocupação do solo visando dar a cada região melhor utilização em função das diretrizes de crescimento, da mobilidade urbana, das características ambientais e locais, objetivando o desenvolvimento harmônico da comunidade e o bem-estar social de seus habitantes.	O turismo acaba se apropriando de paisagens formadas por estas normas de ordenamento de forma a utilizá-las para promover o desenvolvimento em harmonia com as potencialidades locais (SIMÃO, 2001; YAZIGI, 2001).	Paisagens com propriedades específicas transmitem ao visitante de Curitiba a imagem de cidade planejada e organizada, originando sensações de hospitalidade, segurança, ordem e qualidade de vida.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo IV – Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público,	Tais artigos consistem nas diretrizes e objetivos do uso do espaço público com a intenção de promover a melhoria e a preservação da paisagem urbana,	Os espaços públicos precisam promover seus usos conforme suas potencialidades. Espaços públicos dotados de infraestrutura, facilidades e qualidade, apropriados pela	A qualidade dos espaços públicos de Curitiba e sua utilização pela população local facilitam sua apropriação pelo turismo, oportunizando o



**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Seção II – Do Uso do Espaço Público, <b>art. 23 e 24.</b>	<p>promovendo espaços de convivência, de encontros, de aprendizado e lazer, em um ambiente confortável, seguro e de fácil acesso.</p> <p>As diretrizes do uso do espaço público consistem basicamente em normatizar o uso e a implantação de infraestruturas e equipamentos que venham a possibilitar o uso destes espaços, sem com isso prejudicar a qualidade da paisagem e a imagem do espaço urbano.</p>	<p>população estimulam utilização pelo turismo aumentando a diversidade de atrativos e espaço de encontros, aprendizados e lazer na cidade (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001).</p>	<p>uso compartilhado colocando em contato o visitante e o visitado em seu cotidiano. Tal particularidade em Curitiba é uma das responsáveis pela formação da imagem como cidade com qualidade de vida.</p>
Título VI dos Instrumentos da Política Urbana Capítulo II – Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória, <b>Art. 51, 52, 53 e 54.</b>	<p>Por meio dos artigos fica evidente o direito do município de exigir o uso adequado de imóveis privados que estão em desuso ou subutilizados, principalmente os que estão situados em áreas de interesse e conservação.</p>	<p>Deste modo o governo promove o uso racional dos espaços urbanos e mantém uma paisagem de qualidade na cidade, proporcionando um ambiente de qualidade para visitação turística (RODRIGUES, 2001; BOULLON, 2002; WAINBERG, 2001).</p>	<p>Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando os índices de construção e investindo quando possível na manutenção e em novos espaços que qualificam a cidade de Curitiba para o turismo, mantendo assim a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens interessantes à visitação.</p>

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Título VI dos Instrumentos da Política Capítulo III – Direito de Preempção, <b>Art. 55, 56, 57 e 58.</b>	Diz respeito ao direito do município a ter preferência na aquisição de imóveis quando estes estiverem em áreas de interesse estabelecidas por lei, como por exemplo: implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental, proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.	Deste modo o governo possibilita a prioridade de poder implantar melhorias e conservar áreas de interesse comuns de modo a criar espaços com fins de educação, recreação, cultura e convivência. O turismo vem a se apropriar de tais espaços transformando-os em atrativos de interesse turístico (MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; XAVIER, 2007).	Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando os índices de construção e investindo quando possível na manutenção e em novos espaços que qualificam a cidade de Curitiba para o turismo, mantendo assim a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens interessantes à visitação.
Título VI dos Instrumentos da Política Capítulo IV – Da outorga Onerosa do Direito de Construir, <b>Art. 59, 60, 61, 62 e 63.</b>	Art. 59. A outorga onerosa do direito de construir, também denominado solo criado, é a concessão emitida pelo Município, para edificar acima dos índices urbanísticos básicos estabelecidos de coeficiente de aproveitamento, número de pavimentos ou alteração de uso, e porte, mediante contrapartida financeira do setor privado, em áreas dotadas de infraestrutura. Os recursos arrecadados podem ser investidos em promoção, proteção e		

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	preservação do patrimônio histórico, cultural, natural e ambiental; criação de espaços de uso público de lazer e áreas verdes; implantação de equipamentos urbanos e comunitários.		Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando os índices de construção e investindo quando possível na manutenção e em novos espaços que qualificam a cidade de Curitiba para o turismo, mantendo assim a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens.
Título VI dos Instrumentos da Política Capítulo V – Da Transferência do Direito de Construir, <b>Art. 65, 66, 67, 68 e 69.</b>	A transferência do direito de construir, também denominada transferência de potencial construtivo, é a autorização expedida pelo Município ao proprietário do imóvel urbano, privado ou público, para edificar em outro local, ou alienar mediante escritura pública, o potencial construtivo de determinado lote, para as seguintes finalidades: promoção, proteção e preservação do patrimônio histórico cultural, natural e ambiental; implantação de equipamentos urbanos e comunitários, e espaços de uso público.	Deste modo o governo possibilita a prioridade de poder implantar melhorias e conservar áreas de interesse comuns de modo a criar espaços com fins de educação, recreação, cultura e convivência. O turismo vem a se apropriar de tais espaços transformando-os em atrativos de interesse turístico (MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; XAVIER, 2007).	Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando os índices de construção e investindo quando possível na manutenção e em novos espaços que qualificam a cidade de Curitiba para o turismo, mantendo assim a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens.
Título VI dos Instrumentos da Política Capítulo VI – Das Operações Urbanas Consorciadas, <b>Art. 70, 71, 72, 73, 74,</b>	A operação urbana consorciada é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Município, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e	Deste modo o governo possibilita a prioridade de poder implantar melhorias e conservar áreas de interesse comuns de modo a criar espaços com fins de educação, recreação, cultura e convivência. O turismo vem a se	Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando os índices de construção e investindo quando possível na

**Quadro 6** — Transformações no zoneamento do uso do solo e suas influências no turismo em Curitiba.

(conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
<b>75, 76 e 77.</b>	investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, notadamente ampliando os espaços públicos, organizando o sistema de transporte coletivo, implantando programas de melhorias de infraestrutura, sistema viário e de habitações de interesse social.	apropriar de tais espaços transformando-os em atrativos de interesse turístico (MOURA, 2007; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; XAVIER, 2007).	manutenção e em novos espaços que qualificam a cidade de Curitiba para o turismo, mantendo assim a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens interessantes à visitação.
Título VI dos Instrumentos da Política Capítulo VII – Do Estudo de Impacto de Vizinhança, <b>Art. 78, 79, 80 e 81.</b>	Fica instituído o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV como instrumento de análise para subsidiar o licenciamento de empreendimentos ou atividades, públicas ou privadas, que na sua instalação ou operação possam causar impactos ao meio ambiente, sistema viário, entorno ou à comunidade de forma geral, no âmbito do Município.	Desta forma se mantém a qualidade paisagística urbana, controlando as atividades que serão implantadas e analisando seus impactos no meio onde esta será inserida, mantendo assim espaços e paisagens com qualidade, oportunizando ambientes interessantes à visitação (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001; LOPEZ PALOMEQUE, 1995; SIMÃO, 2001; YAZIGI, 2009).	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Onde se pretende ou se desenvolve a atividade do turismo a lei de zoneamento do uso e ocupação do solo necessita ter como objetivo aumentar a qualidade ambiental, para que atividades que possam desvirtuar e desqualificar a paisagem sejam de certa forma combatidas, evitando a perda

de atratividade. Deve, ainda, proporcionar diversidade de espaços que possam atrair e interessar a visitação, na intenção de melhor distribuir os ganhos do turismo promovendo o aperfeiçoamento dos serviços públicos, agregando valor e qualidade aos espaços urbanos (YAZIGI, 2009; GÂNDARA, 2001).

O Zoneamento consiste em um instrumento que o Plano Agache emprega para disciplinar e hierarquizar as funções e atividades na cidade, dividindo-a em zonas de modo a encontrar soluções para os problemas. Elas são utilizadas para definir formas de construir, atividades e funções a desempenhar, uma área administrativa da cidade, onde a tributação, no caso deste Código, é decrescente do centro para periferia da cidade (DUARTE, 2011; SOUZA, 2010; CAMPOS FILHO, 2003).

Com o Plano das Avenidas esta caracterização em zona de forma concêntrica ficou facilitada, é possível notar um planejamento que vem trabalhando de forma conjunta o zoneamento do uso do solo com o sistema viário (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

O zoneamento não define simplesmente a divisão da cidade em zonas, mas também o gabarito de construção de cada zona, deste modo zelando pelo aspecto e asseio da cidade, assim como pela preservação dos aspectos paisagísticos e estéticos. Busca disciplinar e definir paisagens urbanas, tornando-as agradáveis à circulação e vivência da cidade, proporcionando aspectos únicos, transmitindo experiências diversas, como hospitalidade, contemplação, entretenimento, segurança, organização, etc. A organização e regulamentação para o crescimento da cidade é fundamental para seu bom funcionamento e estética. Ao olhar do visitante a cidade se torna uma paisagem organizada e bela (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).

O Plano Agache tem como um dos principais legados a formação de centros funcionais ou especializados, os quais podem assumir funções de comando como o Centro Cívico. Produtivos como centros de comércio e industriais, de consumo, com funções residenciais e sociais, com atribuições recreativas, esportivas, educacionais, etc., são capazes de agregar e concentrar a vida social e comercial de uma cidade, desafogando a área central (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2009; DUARTE, 2011).

A instalação de um Centro Cívico se justificava por ser uma central de comando do governo estadual concentrando em um mesmo local edifícios e órgãos dos poderes Executivo e Legislativo, de modo a facilitar o contato e a comunicação entre ambos. Um espaço a ser utilizado como um logradouro de grande expressão na capital do Estado, com uma ampla praça para comemorações e festividades. O terreno escolhido para instalação do Centro Cívico está localizado no final da avenida Cândido de Abreu (CURITIBA, 1943).

O Centro Cívico ao ser construído neste local traria diversas vantagens: primeiramente a facilidade e o barateamento da desapropriação do terreno, sendo realizado de uma só vez e sem grandes prejuízos com demolições e reformas; o local escolhido está localizado a uma distância curta do centro comercial da cidade; o acesso é amplo, possui uma vista panorâmica da cidade (CURITIBA, 1943).

Os resultados esperados com a instalação deste centro administrativo de comando foram: aproveitamento funcional da avenida Cândido de Abreu, a qual liga o Centro Cívico a praça Tiradentes, centro da cidade, recuperando-a e integrando a mesma a um monumento paisagístico da cidade; agrupamento dos edifícios e órgãos públicos administrativos em um mesmo espaço; descongestionamento do centro da cidade por meio do deslocamento do centro administrativo estadual para novos espaços, além da criação de um bairro residencial no entorno do Centro Cívico. O conjunto de edifícios construídos com base em desenho arquitetônico expressivo em harmonia com um paisagismo o torna um elemento monumental na paisagem (CURITIBA, 1943).

O centro comercial e social da cidade se concentrava na praça Tiradentes, na rua XV de Novembro e arredores, espaço que possui um grande valor imobiliário, e as intervenções neste local não deveriam ser radicais. O que se propõe, então, é uma retificação no alinhamento da praça Tiradentes em virtude do alargamento da rua Barão do Cerro Azul, ao lado da rua XV de Novembro a construção de galerias no trecho entre as ruas Ébano Pereira e Barão do Rio Branco, assim como uma transversal que uniria a praça Tiradentes à rua XV de Novembro (CURITIBA, 1943).

Um problema no centro da cidade foi encontrar espaços para estacionamento, estando prevista a construção de uma garagem subterrânea sob a praça Tiradentes para atender a demandas atuais e futuras de vagas. A

sede da prefeitura e outros órgãos municipais responsáveis pela fiscalização e tributação encontram-se junto a este centro comercial, o que o tornava adequado (CURITIBA, 1943).

O Centro de Abastecimento foi planejado para ser construído em etapas ao lado da estação rodoviária e junto a um ramal da ferrovia, em local próximo ao centro comercial. Projetou-se a instalação de uma rede de entrepostos, pequenos centros de abastecimentos nos bairros, facilitando assim a aquisição de mercadorias e de colocação dos produtos pelos colonos em qualquer dia e hora. Uma inquietude existente era com o transporte das mercadorias até o mercado por carroças de tração animal que deveriam ser substituídas (CURITIBA, 1943).

Com este planejamento acreditava-se que o mercado ficaria em um local de fácil acesso, próximo ao centro da cidade, com comunicação com a linha férrea, ligada por estradas de rodagens à rodoviária. E a rede de entrepostos favorecia o abastecimento e o consumo de mercadorias nos bairros da cidade (CURITIBA, 1943).

A Zona Industrial escolhida consistia em uma expansão da já existente, localizada ao lado da estrada de ferro entre a rua Marechal Floriano Peixoto e o rio Belém, isto porque o acesso seria facilitado, devido à proximidade com a linha de ferro e as estradas já existentes, havia mão de obra residente nas proximidades da zona e nas áreas servidas pela estrada de ferro. Os rios Belém e Água Verde ao serem canalizados facilitariam o lançamento das águas das fábricas que desaguiariam no rio Iguaçu por uma área não edificada (CURITIBA, 1943).

A instalação de uma zona industrial nesta localização justificava-se pela facilidade de acesso, servido pela estrada de rodagem e de ferro, mão de obra disponível, e a existência de uma concentração de empresas no local facilitando a inter-relação entre elas, assim como proporcionaria a delimitação e a retirada de fábricas que estavam instaladas em locais incompatíveis com a vizinhança (CURITIBA, 1943).

O Centro Esportivo previsto consistiria em um estádio com campo de futebol e pista para competições esportivas com arquibancadas para 20.000 pessoas, sendo parte desta coberta formando um pórtico monumental, um ginásio coberto e sede social. Este se localizaria na rua Schiller servido pela

perimetral 2, sendo ligado ao centro pelas avenidas radiais e diametral (CURITIBA, 1943).

Prevista ainda em frente do estádio na perimetral 2 uma ampla praça para servir de estacionamento e ornamentar a entrada, e defronte à sede social na rua Schiller outra praça ornamental a ser utilizada como estacionamento quando necessário (CURITIBA, 1943).

A construção do hipódromo se deu pela necessidade de readequação do antigo espaço às normas oficiais. O turfe era considerado um dos principais divertimentos da cidade. Com uma praça frontal a servir de elemento decorativo e estacionamento, junto ao hipódromo estava prevista a construção de um centro de exposições e feiras, uma vez que não havia ainda espaço para este fim na cidade. A construção do hipódromo facilitou a construção do canal do rio Belém (CURITIBA, 1943).

O Centro de Instrução se justificava por Curitiba ser considerada um centro universitário de importância no país, sede da Universidade do Paraná, localizada na praça Santos Andrade, possuía espaço limitado para acomodar os cursos lá instalados. Sugeriu-se então a instalação de uma cidade universitária isolada do centro urbano, mas próxima a ele de modo a prover um amplo espaço aberto com bosques e campos desportivos para instalação dos cursos da Universidade, existentes e futuros. O local sugerido seria atrás do hipódromo, entre a AP-3 e a estrada para São José dos Pinhais, ou zona do Capanema (CURITIBA, 1943).

O Centro Administrativo da cidade como mencionado anteriormente deveria estar localizado no centro comercial, a localização da prefeitura atendia esta solicitação, mas sua edificação necessitava ser readequada. O plano sugeriu a construção de um novo prédio junto à praça Tiradentes com uma grande torre no eixo da rua Barão do Serro Azul (CURITIBA, 1943).

Curitiba é sede da 5ª Região Militar, possuindo diversas instalações militares, sendo importante o seu agrupamento em um Centro Militar. O bairro escolhido foi o Bacacheri, uma vez que já possuía uma concentração de grupamentos militares e o campo de aviação. Este local seria adequado para instalação e ampliação com vilas para oficiais, praças com áreas esportivas, e recantos e sítios aprazíveis (CURITIBA, 1943).



Estes centros especializados em áreas funcionais são um dos principais legados do Plano Agache para a cidade de Curitiba, bem demarcados até os dias de hoje na paisagem urbana. Muitos se tornaram atrativos turísticos, ou áreas de interesse de visitação, seja para negócios, eventos, estudos ou compras, diversificando a paisagem urbana com atrativos variados em zonas distintas da cidade (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001; LOPEZ PALOMEQUE, 1995; SIMÃO, 2001).

O plano de 1966 em seu Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano, na Seção II do Zoneamento, Art. 5º ao 41, trata do zoneamento do uso do solo, que pode ser definido como uma caracterização da cidade em zonas previamente definidas com características de uso e ocupação do solo estabelecidas por lei, conforme suas especialidades a fim de um desenvolvimento responsável e coeso na tentativa de alcançar qualidades para a população (CURITIBA, 1966; BALTRUSIS, 2007; BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2009).

Define as áreas da cidade (urbana, de expansão urbana e rural), as zonas (residencial, comercial, industrial e especial). As Zonas Especiais consistem nos setores: Abastecedor, Cívico, Militar, Universitário, Recreativo, Tradicional e Estrutural. As Zonas Especiais são setores que devido a suas características necessitam de uma legislação específica que atenda particularidades, de modo a se tornarem marcantes na paisagem urbana (CURITIBA, 1966).

O zoneamento do uso do solo é um dos instrumentos de planejamento que em conjunto com o plano diretor traçam as normas e orientações do crescimento e do desenvolvimento da cidade, estipulando zonas que em conjunto com o sistema viário vão definir os principais usos e de que forma as edificações podem ocupar os terrenos. Define usos e modos de ocupação de cada área, possibilitando ambientes de qualidade, formatando paisagens únicas com características singulares (CAMPOS FILHO, 2003; DUARTE, 2011).

Esta diversidade de ambientes formados pela lei de zoneamento do uso e ocupação do solo acarreta em uma variedade de paisagens, muitas vezes com qualidades estéticas e ambientais que possibilitam a apropriação pelo turismo, seja como atrativo ou como percurso, estimulando e aguçando os

sentidos e experiências prazerosas para turistas e residentes (YAZIGI, 2009; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010).

Fica claro ao analisar o Plano de 1966 que se optou pelo crescimento linear do centro ao longo das vias estruturais, permitindo o adensamento da cidade nos eixos estruturais para assim reduzir os gastos financeiros, administrativos e sociais do crescimento de baixa densidade. A duplicação das áreas de vitrines nos eixos estruturais utilizando os miolos das quadras para usos coletivos permitiu um aumento nas áreas de pedestres. A abertura de passagens no interior das quadras permitiu maior incidência de luz em ruas e calçadas, favorecendo o uso das calçadas de modo a trazer os usuários da cidade para melhor vivê-la, caminhando por áreas mais ensolaradas e com melhor ventilação (CURITIBA, 1966).

A concentração de equipamentos e serviços nesta área da cidade oportunizou o surgimento de uma área gravitacional de interesse dos turistas, onde podem ser encontrados diversos equipamentos e atrativos. As áreas gravitacionais consistem em locais dotados de infraestrutura, serviços e atrativos que atraem a circulação e a permanência dos turistas (BOULLÓN, 2002).

Em Curitiba algumas destas áreas são facilmente reconhecidas. Pode-se afirmar que foram definidas com o zoneamento do Plano de 1966, nas zonas especiais. São elas: o Centro da cidade, principalmente as vias estruturais e suas ruas lindeiras, onde se concentram serviços de hospedagem, alimentação e compras; o Setor Histórico, com uma boa qualidade ambiental. Devido a sua revitalização e diversidade de uso o local atrai turistas por seus atrativos e serviços de compras e alimentação; e as áreas verdes de Curitiba, os parques que possuem apelo turístico e de visitação para atividades de entretenimento, contemplação e aprendizado (PEDRON, 2013; HORODYSKI *et al.*, 2012).

É evidente que o Plano de 1966 por meio do zoneamento do uso do solo tem a intenção de definir paisagens nas diversas áreas da cidade. Nos eixos estruturais são predominantes os edifícios com alturas pré-determinadas formando um *skyline* bem definido, em uma paisagem marcada pelo sistema trinário, com boa quantidade de áreas verdes e espaços abertos como praças e parques, equipados com infraestrutura, mobiliário urbano e serviços públicos.

Elementos marcantes na paisagem urbana de Curitiba configuraram-se em atrativos turísticos de modo a transmitir uma imagem de respeito e convívio em harmonia com o meio ambiente, formando áreas de lazer e entretenimento na cidade (SCHERER, 2002; CULLEN, 2010; GÂNDARA, 2008; LOPES, 1998).

A lei do uso do solo constantemente orienta a forma como este está classificado, informando mecanismos de normatização e controle, estabelecendo áreas diferenciadas de adensamento, uso e ocupação, objetivando proporcionar a cada região melhor uso em função das diretrizes de crescimento, da mobilidade urbana, das características ambientais e locais, na tentativa de delinear o desenvolvimento harmônico da comunidade e o bem-estar social dos habitantes. O turismo acaba se apropriando de paisagens formadas por estas normas de ordenamento de forma a utilizá-las para promover o desenvolvimento em harmonia com as potencialidades locais (RAMOS *et al.*, 2008; VERA REBOLLO *et al.*, 2011; LOPES, 1998; SOUZA 2005).

Tais normas influenciam na forma como a cidade cresce e se organiza, definindo a densidade de ocupação de áreas, assim como as atividades econômicas compatíveis para serem desenvolvidas nestes locais. Definem espaços para conservação e preservação ambiental, protegendo ambientes com características únicas e de importância natural e cultural para a cidade, propiciando aos visitantes vivências em um ambiente com alta qualidade ambiental e experiências prazerosas e agradáveis (CURITIBA, 2004).

Neste ponto, mediante as afirmações do parágrafo anterior, é importante salientar uma questão imprescindível para entendermos onde turista circula, o que ele vê e entende em sua visita em Curitiba. Os planos diretores e suas leis de zoneamento do uso do solo em sua maioria não compreendem ou discutem a urbe como um todo. A cidade que é trabalhada é a cidade legal; a cidade ilegal, por sua vez, não é reconhecida, suas transformações e dinamicidades espontâneas não são contempladas. A cidade que o turista visita é a cidade legal, a cidade dos parques, da organização e do planejamento, tratada e trabalhada por seus instrumentos de normatização, os planos diretores e leis de zoneamento. Da cidade legal é construída uma imagem positiva, de alta qualidade, há beleza estética, criação de cenários e espetáculo. A imagem

vendida é a parte da cidade escolhida para representar seu todo (MARICATO, 2011; HARVEY, 1992).

No Plano de 2004 as normas de zoneamento do uso e ocupação do solo se encontram em diversos artigos como: 8º, 9º, 10º, 11, 12, entre outros. Mas se evidenciam no Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo IV – Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público, Seção II – Do Uso do Espaço Público, art. 23 e 24. Tais artigos consistem nas diretrizes e objetivos do uso do espaço público com a intenção de promover a melhoria e a preservação da paisagem urbana. Têm como objetivos ordenar e disciplinar a implantação de infraestrutura e mobiliário urbano, a fim de proporcionar o uso racional de tais espaços de modo a promover as funções sociais da cidade (CURITIBA, 2004).

Estes objetivos e diretrizes intentam originar espaços de convivência, de encontros, de aprendizado e lazer, em um ambiente confortável e seguro, de fácil acesso, utilizando cada espaço conforme suas características e vocações, melhorando e preservando a identidade urbana (CURITIBA, 2004).

Em Curitiba, na cidade legal, lapidada pelos planos diretores e lei de zoneamento, o turista percebe e reconhece o cuidado com a organização, a ordem e o planejamento, sendo possível visualizar o discurso da integração entre o uso do solo, o sistema viário e o transporte coletivo, na consumação de um melhor atributo ambiental e consequentemente uma paisagem com qualidade natural e cultural, proporcionando a um ambiente urbano definido características únicas que podem ser utilizadas pelo turismo, assim como um espaço com qualidade de circulação e visitação (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

Essa integração concede diversidades de paisagens e atrativos à cidade, oportunizando o uso turístico de forma diversificada e segmentada, produzindo imagens de qualidade, com índices variados de atratividade, integrados por um sistema viário e de transporte que possibilita o deslocamento entre os pontos de interesse de visitação (BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; GÂNDARA, 2008).

Cabe destacar que os espaços de visitação dos turistas se limitam a partes da cidade que possuem características de diversidade, singularidade e qualidade de infraestrutura, são espaços de fácil controle nos quais a imprevisibilidade e a espontaneidade do cotidiano do caos urbano são

comedidas (JUDD, 2003). Eles podem ser criados com esta finalidade, ou como é o caso na maioria das áreas de visitação de Curitiba, apropriados pelo turismo em virtude de suas particularidades, fruto do planejamento urbano por meio do plano diretor e do zoneamento e uso do solo, que determinam qualidades a espaços predefinidos na cidade agregando aos mesmos valores comerciais, imobiliários e turísticos. Convertem-se assim em ambientes de fascínio e espetáculo para o consumo (HARVEY, 2009).

O turismo surge nestes espaços como uma alternativa de atividade econômica compatível e com potencialidade para seu desenvolvimento, sendo uma prática econômica capaz de utilizar ambientes trabalhados e revitalizados para promoção econômica, social, cultural e de lazer. Pode ser implantado em diversas áreas da cidade conforme suas qualidades potenciais ambientais e humanas (BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

A Seção II – Do Uso do Espaço Público do Título III, Capítulo IV do Plano de 2004 deixa claro que a qualidade da paisagem é resultante do ordenamento do espaço urbano, e que os espaços públicos devem ser pensados e organizados de modo a proporcionar seu uso conforme suas potencialidades. O turismo apropria estes espaços dotados de infraestrutura e facilidades para desenvolver sua atividade, cada espaço deve ser utilizado conforme suas vocações, propiciando ao turista uma diversidade de atrativos e espaços de encontros, aprendizados e lazer (RECHIA, 2005).

O turismo integra o visitante e o visitado em espaços de múltiplos usos. É possível entender que a imagem de Curitiba como cidade com qualidade de vida formada por turistas e moradores é reflexo deste encontro e das paisagens de qualidade que os atrativos da cidade possuem (FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011; CAMPUBRÍ *et al.*, 2009; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Quanto ao zoneamento do uso e ocupação do solo, entre os principais legados dos planos diretores e das diversas leis de zoneamento que já estiveram em vigor em Curitiba pode-se destacar o cuidado com a paisagem e com as funções da cidade. A primeira demarcação bem definida das zonas da cidade pode ser identificada com o Plano Agache com a definição dos centros funcionais, os quais caracterizavam a cidade em zonas bem definidas devido a suas funções, o que deixou marcas na paisagem urbana que até os dias de

hoje são identificadas e utilizadas por moradores e turistas que visitam a capital (CURITIBA, 1943).

O Mercado Municipal, Centro Politécnico, Centro Esportivo do Tarumã, o Centro Comercial da Cidade, Centro Industrial e o Centro Cívico são espaços da cidade que concentram os turistas, definindo áreas gravitacionais de interesse turístico pelas mais variadas motivações. Entre as que se sobressaem: os negócios, os eventos e as compras (CURITIBA, 1943).

Vale salientar que o zoneamento neste período classificava a cidade em áreas funcionais bem definidas de residências, indústrias e comércios, de forma excludente, de modo que as classes operárias não dividiam o mesmo espaço com a burguesia da época (CURITIBA, 1943; OLIVEIRA, 2000).

O Plano de 1966 apresentou uma nova proposta, de tentar humanizar a cidade e seus espaços públicos, criando e revitalizando espaços de encontro para os cidadãos, definindo novas zonas especiais. As que mais se destacam como legado deste plano para o uso do turismo e que marcam a paisagem urbana da cidade até hoje são: Zonas Estruturais; Tradicional; Recreativa (CURITIBA, 1966).

As Zonas Estruturais se destacam na paisagem, situadas nos eixos estruturais são dotadas de serviços públicos e infraestruturas como o sistema trinarário, equipadas com transporte público e edificações em torres com alturas definidas, definindo um *skyline*. Em seus primeiros andares se encontram salas comerciais e nos andares superiores residências, consistem nas áreas de adensamento e crescimento previsto no plano (MENEZES, 1996; TRINDADE, 1997).

A Zona Tradicional converteu-se em um atrativo turístico, devido a sua importância e qualidade ambiental, com edificações revitalizadas. Esta área da cidade é exemplo claro da refuncionalização urbana, proporcionando a áreas antigas uma nova oportunidade de desenvolvimento, aliando qualidade estética, proteção patrimonial e novos usos culturais, artísticos, comerciais e recreativos conforme é discutido teoricamente por diversos autores (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001). É composta pelo largo Coronel Eneas e pela praça Garibaldi e ruas adjacentes (CURITIBA, 1966)

As Zonas Recreativas consistem em áreas verdes distribuídas de forma a intercalar as zonas industriais e de moradias, produzindo uma proteção entre ambas, em ambientes qualificados e trabalhados para usos de recreação, contemplação, entretenimento e lazer. Os parques figuram como elementos marcantes da capital, e compõem hoje os principais atrativos turísticos (OLIVEIRA, 1999; TRINDADE, 1997; CURITIBA, 2011).

Os turistas, ao visitar e vivenciar uma cidade, não estão dispostos a visitar todos os espaços da urbe, assim com determinados espaços da não estão disponíveis ao turista, devido ao desejo dos turistas ou indução dos planejadores e da publicidade urbana. O turismo urbano ocorre, portanto, em espaços determinados e demarcados dentro da cidade, que são definidos para que sejam consumidos (YAZIGI, 2009; JUDD, 2003).

Isto porque o desejo de consumo que os turistas buscam saciar são previamente definidos pela publicidade e pelo marketing do local, criando expectativas e definindo valores. Em razão do período limitado que o turista tem para visitar a cidade, ele deve definir quais lugares visitar segundo seus desejos e anseios. Deste modo, a escolha ocorre por espaços com qualidades paisagísticas e que lhe proporcionem satisfação (GÂNDARA, 2003; COOPER *et al.*, 1997; VALLS, 1996).

Na cidade de Curitiba são perceptíveis os espaços que o turista busca. Eles foram tratados nos planos diretores e leis de zoneamento, cabendo lembrar: Mercado Municipal, Centro Cívico, Centro Comercial, espaços definidos e arranjados no Plano de 1943; as avenidas estruturais, o setor histórico e as áreas verdes, zonas especiais do Plano de 1966 (HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013).

A lei de zoneamento do uso do solo passou por diversas atualizações e alterações para atender as novas demandas da cidade até o plano diretor de 2004 ser implementado. Este novo plano trouxe em suas diretrizes uma visão diferenciada dos demais quanto ao zoneamento do uso e ocupação do solo. Mantendo ainda a integração com o sistema viário e o transporte público, o zoneamento deixava de ser funcionalista e proibitivo para atender a uma nova realidade, mais permissivo e analítico (CURITIBA, 2004).

Orientava para a necessidade de uma mescla de usos e atividades de forma integrada, que por meio de análises permitissem o uso de atividades

diversas desde que não causassem danos umas às outras ou ao meio ambiente, devido a peculiaridades de cada atividade e locais de implantação (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2003; ASCHER, 2010).

A possibilidade da integração de usos diversos restringindo os elementos que são incoerentes com o desenvolvimento e a qualidade ambiental urbana consiste em uma das premissas para promover a diversidade que oportuniza a interação de usos, permitindo e incentivando a instalação de atividades econômicas inovadoras na cidade, respeitando e agregando valores culturais, artísticos, ambientais e históricos. A diversidade da cidade e a variedade de usos combinados dotam-na de riquezas, de multiplicidade de escolhas e opções, tornando-a um espaço de encontro e de troca: de ideias, informação, mercadorias, vivências, experiências etc. (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001; JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

O zoneamento a partir da funcionalidade não atende mais as exigências das cidades, planos rígidos e sem flexibilidades, não compreendem ou são capazes de contemplar as transformações constantes em espaços urbanos dinâmicos. A cidade deve ser, como sempre foi, um espaço de troca, de conflito, de intercâmbio e de convivência (ASCHER, 2010).

Desta forma, facultando uma distribuição das atividades pela cidade, diminuindo o deslocamento de cidadãos para tarefas cotidianas, mantendo vivas as áreas por diversos períodos do dia, aumentando a qualidade ambiental, combate-se a criminalidade e se eleva a eficiência da segurança pública, da distribuição de serviços, equipamentos e infraestrutura. Cria-se uma cidade mais diversificada e plural, oferecendo a cada região melhores condições de utilização de suas funções e potencialidades, da mobilidade urbana, em um desenvolvimento mais harmônico (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).

As iniciativas de zoneamento do uso e ocupação do solo devem ser utilizadas para implantação e melhoria da atração turística, primeiramente a fim de impedir a descaracterização destes espaços e paisagens e manter sua qualidade estética. Depois, promovendo benfeitorias nos equipamentos e serviços públicos, possibilitando ganhos a toda a comunidade integrando estas áreas à vida da cidade, para evitar a formação de espaços turísticos exclusivos e excludentes, oferecendo equipamentos de lazer a todos os cidadãos. Isso faz



do turismo uma atividade de inclusão e ganhos sociais, ambientais e econômicos para cidade e a população (YAZIGI, 2009; CORIOLANO; PARENTE, 2011; CASTROGIOVANNI, 2001).

O plano diretor conta com a lei de zoneamento do uso do solo e outros instrumentos de controle do solo, sendo eles: o parcelamento, edificação e utilização compulsórios, o direito de preempção, outorga onerosa do direito de construir, alteração de uso do solo mediante contrapartida, operações urbanas consorciadas e transferência do direito de construir (MORETTI; 2007; BRASIL 2001).

Estes instrumentos descritos no Plano de 2004 auxiliam a manutenção da qualidade paisagística urbana, por meio do controle dos índices de construção, gerando e orientando recursos para investimento na manutenção e criação de novos espaços públicos. Estas melhorias na cidade de Curitiba auxiliam o bom desempenho do turismo, mantendo a imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, oportunizando ambientes e paisagens interessantes à visitação (IPPUC, 2004).

O zoneamento do uso do solo em Curitiba esteve presente nos planos de 1943, 1966 e 2004, na tentativa de disciplinar e orientar a ocupação e a função do solo da cidade, definindo normas e usos para aprimorar e qualificar a urbe. Tais iniciativas acabaram por definir paisagens e orientar o desenvolvimento de atividades e espaços determinados, alguns deles valorizados e apropriados pela prática do turismo.

A variedade de usos, elementos urbanos e espaços resultante das leis de zoneamento de Curitiba determinaram locais com qualidade estética, com infraestrutura e atração que diversificam e qualificam a visitação como: os centros funcionais do Plano de 1943; as zonas especiais do Plano de 1966 e o cuidado com manutenção, a qualidade ambiental e paisagística e a necessidade de diversificação e integração de usos em um mesmo espaço do Plano de 2004.

As normas de zoneamento da ocupação e uso do solo desde o Plano Agache até o Plano de 2004 vêm estipulando e induzindo ambiente e paisagem com qualidades estéticas que são marcantes na cidade, sendo elas responsáveis pela boa imagem que Curitiba transmite aos turistas. O cuidado com limpeza e saneamento básico, assim como os trabalhos de paisagismo e

manutenção de parques, praças e ruas, a preservação e conservação das edificações conforme vários autores (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; CURITIBA, 2011), tem a capacidade de proporcionar a cidade uma avaliação positiva, o que é comprovado em Curitiba.

Vale destacar que tais iniciativas não ocorreram em toda a cidade, mas sim na cidade legal, e que nem todos os espaços trabalhados pelo zoneamento se tornaram ou foram apropriados para prática do turismo, somente aqueles que detêm valor comercial e atratividade para visitação. Isso ocorre porque a atratividade da cidade consiste em estes espaços e paisagens conterem acessos bons e seguros, espaços públicos, serviços e infraestrutura urbana de qualidade, e uma boa densidade de artefatos diferenciados e homogêneos com a capacidade de surpreender o turista a cada momento (JUDD, 2003; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; CULLEN, 2010; GÂNDARA, 2008).

A heterogeneidade da cidade consiste em uma vantagem para oferta turística, a existência de edificações conservadas com estilos diferentes, aspectos culturais, comércio, espaços públicos e ruas com vida repleta de pessoas diferentes em seu cotidiano convertem-se em atração. Uma cidade sempre tem algo a oferecer em espaços repletos de oportunidades de experiências inovadoras, capazes de satisfazer as necessidades mais diversas, oferecendo o patrimônio ambiental e cultural como elemento da oferta turística na forma de atrações turísticas (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

#### 4.4 ASPECTOS CULTURAIS URBANOS

A proteção e o uso do patrimônio cultural de Curitiba consistem diretamente na preocupação com a conservação das edificações, e a integração entre o cuidado e o uso, que foi incentivado e orientado desde a criação dos setores tradicionais, favoreceu o reconhecimento deste patrimônio como um bem a ser protegido e utilizado por todos. Resultaram daí ganhos sociais, econômicos e culturais, além de elementos que valorizam e diversificam a paisagem da cidade, agregando valor ao ambiente urbano, como é discutido teoricamente por alguns autores. (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).

A variedade de elementos urbanos de valor histórico, cultural e arquitetônico conservados em Curitiba pelos planos diretores oportunizaram o

surgimento de atrativos que são utilizados por visitantes e moradores como espaços de entretenimento e aprendizagem, como pode ser visto no quadro a seguir.

**Quadro 7 - Transformações nos aspectos culturais urbanos e suas influências no turismo em Curitiba**  
(continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção V Preservação e Revitalização dos Setores Históricos Tradicionais, Art. 52, 53, 54 e 55.	Estabelece a política de Preservação e Revitalização de Setores Históricos Tradicionais, buscando proteger valores históricos e urbanos de determinadas áreas e épocas. Entre os objetivos desta política, além de proteger as edificações e logradouros, orientar e incentivar usos adequados para estes espaços, assim como incrementar o turismo na cidade. Define ainda instrumentos de implantação destas políticas, com parcerias, incentivos tributários e penalidades. Deixa claro que as áreas a serem preservadas serão definidas por Decreto do Executivo Municipal.	Por meio da proteção de setores possibilitou o surgimento de espaços na cidade que contam sua história, criando atrativos a serem utilizados pelo turismo e pela própria comunidade como bens históricos, artísticos e culturais. Proporciona à cidade paisagens e legados que podem proporcionar usos recreativos, de aprendizagem e entretenimento, incrementando o turismo, o desenvolvimento cultural e a cidadania (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001, DUARTE, 2011).	Cria em Curitiba o Setor tradicional e histórico, protegendo e possibilitando novos usos a edificações com valores históricos, artísticos e culturais, possibilitando o surgimento de diversos atrativos nestas áreas quem podem ser vivenciados por turistas e moradores.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano – Introdução	Determinação de setores histórico-tradicionais, de modo a preservar e revitalizar espaços da cidade com características relevantes de uma época, com a proposta	Estes setores históricos para conservação da história da cidade surge como um incremento no turismo e funciona como um aumento de atrativos e áreas de visitação, sendo um fator	Há um incremento no turismo de Curitiba por meio da definição destes setores, surgindo áreas de qualidade paisagística

	de novos usos para estes locais.	determinante da qualidade da paisagem em uma cidade (LYNCH, 2011; BOULLON, 2002; YAZIGI, 2009).	para o lazer, a cultura, o aprendizado e a contemplação.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	Zona Especial – Setor Tradicional – Áreas de interesses históricos do espaço urbano que são marcantes e que devem ser preservadas e revitalizadas como elementos de destaque de uma época.	Elementos que qualificam a paisagem urbana por meio do respeito e valorização de sua história que pode ser contada por meio das edificações e espaços abertos da cidade, sendo utilizadas pelo turismo como atrativos à visita (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001; DUARTE, 2011; LYNCH, 2011).	A conservação das edificações e espaços abertos da cidade possibilita o seu uso para o turismo, dando a estes espaços novos usos, valorizando-os.

**PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004**

<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título II da Política de Desenvolvimento Urbano Art. 6º. <b>Objetivos Gerais</b>	V - promoção social, econômica e cultural da cidade pela diversificação, atratividade e competitividade das atividades; XII - preservação e recuperação do ambiente natural e cultural.	Tais objetivos de forma indireta influenciam e são influenciados pelo turismo como um instrumento de desenvolvimento encontrando nos bens naturais e culturais da cidade elementos de atratividade para a prática desta atividade (BOULLON, 2002, GÂNDARA, 2008).	A proteção e a intenção de oferecer a espaços com elementos de valores culturais e naturais novos usos possibilita o incremento de atrativos turísticos na cidade, aumentando assim sua atratividade.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo III – Do Patrimônio Ambiental e Cultural, <b>Art. 19 e 20.</b>	Define o objetivo deste capítulo bem como o que considera patrimônio ambiental e cultural. I - promover a sustentabilidade ambiental planejando e desenvolvendo estudos e ações visando incentivar, proteger, conservar, preservar,	Ao trabalhar o uso deste patrimônio o turismo se encaixa como uma das atividades que podem proporcionar ao mesmo tempo o ganho econômico, a valorização cultural e a integração social para estes espaços na cidade. Aliando a preservação, o uso, a requalificação e a integração entre os ganhos	Tal capítulo trata diretamente das diretrizes e objetivos de uso, preservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental de Curitiba. Fica evidente a importância destes ao turismo uma vez que

**Quadro 7** — Transformações nos aspectos culturais urbanos e suas influências no turismo em Curitiba  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	<p>restaurar, recuperar e manter a qualidade ambiental urbana e cultural;</p> <p>II - elaborar e implementar planos, programas e ações de proteção e educação ambiental e cultural visando garantir a gestão compartilhada;</p> <p>IV - definir de forma integrada, áreas prioritárias de ação governamental visando à proteção, preservação e recuperação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico;</p> <p>IX - promover a preservação do patrimônio cultural edificado e dos sítios históricos, mantendo suas características originais e sua ambiência na paisagem urbana, por meio de tombamento ou outros instrumentos, e orientar e incentivar o seu uso adequado;</p> <p>XI - identificar e definir os bens de valor ambiental e cultural, de natureza material e imaterial, de interesse de conservação e preservação, integrantes do Patrimônio Ambiental e Cultural do Município de Curitiba;</p>	<p>econômicos, sociais, culturais e ambientais (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).</p>	<p>assim há a criação de atrativos naturais e culturais de qualidade assim como um incentivo à qualidade paisagística da cidade, onde podem ser identificados elementos históricos, culturais e naturais. É importante frisar que a integração entre estes elementos, natural e cultural, é uma realidade na cidade. Cria assim atrativos únicos que resultam em uma paisagem singular com muitos signos e símbolos, acrescentando valor aos ambientes naturais e culturais da cidade.</p>

**Quadro 7** — Transformações nos aspectos culturais urbanos e suas influências no turismo em Curitiba  
(conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	<p>XII - estabelecer normas, padrões, restrições e incentivos ao uso e ocupação dos imóveis, públicos e privados, considerando os aspectos do meio ambiente natural, cultural e edificado, compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental;</p> <p>XIII - orientar e incentivar o uso adequado do patrimônio, dos sítios históricos e da paisagem urbana;</p> <p>XIV - estabelecer incentivos construtivos e fiscais visando à preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental.</p>		
Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento Social, Seção II Da Cultura, <b>Art. 32 e 33.</b>	Tais artigos tratam da política de incentivo, promoção e disseminação da cultura, têm como diretrizes promover a cidade como centro de eventos artísticos culturais, assim como oportunizar à população o acesso à cultura, principalmente em espaços públicos e de convívio do cotidiano do cidadão, além de promover a conservação, preservação e divulgação dos patrimônios culturais da cidade.	Esta seção trata diretamente dos patrimônios culturais da cidade, sua conservação e preservação são fundamentais para prática do turismo, desta forma estará preparando atrativos de qualidade que possam ser desfrutados por turistas e moradores. Outro elemento importante é a realização de eventos, mencionada nos artigos, pois estes acontecimentos podem dar mais vida ao cotidiano urbano, possibilitando novos olhares, estimulando a visita e a leitura da cidade (BERTONCELLO, 1999)	A preservação dos espaços de interesse e valor histórico e cultural de Curitiba, possibilitam a criação de novos atrativos, qualificam os já existentes, criando espaços com usos diversos, sendo um deles a realização de eventos que podem atrair novos visitantes ou incentivar o uso recreativo e cultural destes espaços

Fonte: Elaborado pelo autor.

A proteção ao patrimônio cultural é instituída com entusiasmo no Plano de 1966, tendo o Plano Agache indicativos de cuidado somente com a conservação das edificações, e não seu reconhecimento como bens patrimoniais (CURITIBA, 1943; CURITIBA, 1966).

No ano de 1966 é instituído pelo plano diretor e lei zoneamento do uso do solo o Setor Especial Tradicional, que propõe o centro tradicional como uma área exclusiva para pedestres com intuito de torná-lo um espaço de memória e história de Curitiba, com uma legislação e normas próprias que visam à preservação das antigas construções da cidade, composta pelo Largo Coronel Eneas e pela Praça Garibaldi e ruas adjacentes. Consiste em uma área da cidade onde as edificações e passeios foram reconhecidos como bens patrimoniais de resgate da memória e legado da história curitibana (CURITIBA, 1966).

O Plano de 1966 no Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção V Preservação e Revitalização dos Setores Históricos – Tradicionais, Art. 52, 53, 54 e 55, ressalva a necessidade da criação, conservação e revitalização de zonas tradicionais na cidade. O intuito era manter viva a história e a memória de épocas distintas por meio da manutenção de suas edificações. O Plano enfatizava e estipulava normas e regras para a implantação destes setores tradicionais e históricos na cidade como incentivos tributários, parcerias e penalidades (CURITIBA, 1966).

O fomento à proteção do patrimônio cultural, segundo alguns autores (DUARTE, 2011; JUDD, 2001), terá efetividade se contemplar em suas políticas a valorização e a conservação dos bens culturais da cidade e incentivar a criação de atrações culturais que, de preferência, oportunizem o uso do patrimônio conservado, no intuito de ampliar a oferta da diversidade de atrações, que possibilitem aprendizado e entretenimento aos usuários da urbe.

O documento analisado, além de estipular as normas de proteção das edificações e logradouros, destaca a necessidade de definir orientações e incentivos de usos adequados destes patrimônios, dando ênfase ao incremento da atividade turística (CURITIBA, 1966). Como enfatizam diversos autores (SCHETTINI, 2008; SIMÃO, 2001; DUARTE, 2011), a proteção da cultura não se dá simplesmente pela conservação de seu patrimônio, mas também pelo

incentivo de usos e criação de atrações que o valorizem e o reconheçam como de seu povo.

A variedade de formas arquitetônicas de períodos históricos distintos oportuniza às ruas da cidade uma heterogeneidade que, servindo a usos diversos para atividades cotidianas, promove animação e vivacidade, que podem ser utilizadas como ação e política de regeneração de áreas degradadas e deterioradas (JACOBS, 2011).

Estas áreas foram protegidas, passando por revitalização e refuncionalização, conservando edificações e logradouros de valores históricos e arquitetônicos. A política, além de definir os bens a serem protegidos, incentivava e definia orientações de usos adequados para estes espaços, e deixava claro que esta ação iria incrementar o turismo na cidade (CURITIBA, 1966; TRINDADE, 1997; MENEZES, 1996).

Qualificava, assim, a paisagem urbana por meio do respeito e valorização de sua história, identidade e memória, que podem ser lidas e vivenciadas em suas edificações e espaços abertos da cidade, sendo utilizadas pelo turismo como atrativos para visitação (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; BOULLÓN, 2002).

O investimento na conserva o do patrimônio cultural não pode ser medido em valores somente monetários, uma vez que está se tratando do tempo em décadas, que converte algumas estruturas em antiquadas para uma determinada fun o, mas em contrapartida transmuda-as convenientemente para outras finalidades, que podem ser turísticas, recreativas ou culturais. Incita-se, assim, os indivíduos a encontrarem nestas novas áreas urbanas entretenimento, aprendizagem, trabalho e contempla o, na vivência de experiências autênticas e singulares por meio do contato com edifica es conservadas e com a história da constru o do cotidiano das cidades (SCHETTINI, 2008, SIMÃO 2001; SANTOS, 2013).

O Plano de 2004 mant m o cuidado com os patrimônios culturais da cidade, determinando políticas de conserva o e uso, orientando a prote o dos bens, assim como a busca de parcerias para sua prote o. Tem no turismo uma atividade que além de se apropriar deste patrimônio como consumo, pode oferecer ganhos econômicos e a valoriza o para a manuten o e



conservação dos patrimônios protegidos, como ressalva teoricamente Bertonecello (1999) e Yazigi (2001).

A cultura possui tratamento específico no Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento Social, Seção II Da Cultura, Art. 32 e 33. Tais artigos tratam da política de incentivo, promoção e disseminação da cultura, tendo como diretrizes promover a cidade como centro de eventos artísticos culturais, e oportunizar o acesso à cultura à população, principalmente em espaços públicos e de convívio do cotidiano, além de promover a conservação, preservação e divulgação dos patrimônios culturais da cidade de Curitiba (IPPUC, 2004).

Devido ao processo de evolução das cidades e de suas formas de produzir, várias áreas tiveram suas características alteradas para atender a novas exigências da sociedade. Estas novas funcionalidades exigiram transformações como reforma e revitalização urbana, adequando antigas edificações e setores da cidade para sediar empresas do setor terciário, que adentraram nestes espaços apropriando-se das melhorias urbanas que foram implantadas, atribuindo-lhes novos usos, novas clientelas, novos significados (SCHETTINI, 2008).

Em Curitiba, exemplos destes novos usos referem-se ao setor da cultura e do entretenimento. Nos últimos anos o poder público apoiou e promoveu novas iniciativas e eventos como o Pré-Carnaval Garibaldi e Sacis, a Virada Cultural de Curitiba, as oficinas de música de Curitiba, os Festivais de Teatro, a programação de Natal, as programações de sábado na Praça da Espanha com feira de antiguidades e eventos culturais, o Reveillon “fora de época”, entre outros (CURITIBA, 2013).

A cultura e a preocupação com a conservação dos elementos históricos culturais da cidade estão entre os objetivos do plano diretor. Tais objetivos de forma indireta influenciam e são influenciados pelo turismo como um instrumento de desenvolvimento, encontrando nos bens culturais da cidade, como nos portais e memoriais dos imigrantes existentes nos parques espalhados pela cidade, elementos de atratividade para a prática turística. Deste modo, ao trabalhar o uso deste patrimônio, o turismo se identifica como uma das atividades que podem proporcionar ao mesmo tempo o ganho econômico, a valorização cultural e a integração social nestes espaços. Aliam-

se a preservação, o uso, a requalificação, a valorização e a memória entre os ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais (LOPÉZ PALOMEQUE, 1995; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

Em contrapartida, se a conversão e a transformação de um bem patrimonial em um atrativo turístico valorizam alguns aspectos culturais a serem utilizados, conseqüentemente outros bens que não têm valor de consumo são muitas vezes esquecidos e desprestigiados. Isso resulta na formação de uma paisagem fragmentada e incompleta com imagem previamente idealizada e valorizada. Essa imagem é utilizada para comprovar as dimensões simbólicas e de identidade da cidade, reafirmando sua autenticidade (SCHETTINI, 2008; SIMÃO 2001; SANTOS, 2013).

Portanto, é importante entender que a requalificação de ambientes na cidade pode impulsionar o surgimento do turismo, em áreas conservadas e revitalizadas, incentivando o consumo do lazer, da cultura e do entretenimento. Mas as requalificações e revitalizações dos espaços urbanos não podem ter a finalidade única das práticas do turismo (YAZIGI, 2009).

O turismo tem a facilidade de se apropriar de áreas revitalizadas e conservadas que possuem vida, nas quais a heterogeneidade de elementos históricos e culturais locais originam a diversidade e complexidade de usos, muitas vezes porque são representantes da identidade e da memória coletiva. E não da construção de mercadorias superficiais e efêmeras. Tem-se no turismo um instrumento de (re)apropriação dos espaços urbanos da cidade pelos cidadãos, oportunizando um novo sentimento pela cidade com mais orgulho e civilidade (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).

A urbanização deve utilizar seus instrumentos legais, como uso e ocupação do solo, para que estas áreas sejam conservadas de modo a manter ou aumentar a sua atratividade. A política de uso do solo é um dos instrumentos indispensáveis para o controle e implantação das atividades turísticas nas cidades (SIMÃO, 2001; KRIPPENDORF, 2001).

Os instrumentos de controle e uso do solo propostos no Título VI dos Instrumentos da Política, Capítulos IV e V, que tratam da Outorga Onerosa do Direito de Construir e Da Transferência do Direito de Construir, discutidos anteriormente, são ferramentas de manutenção e criação de atrativos culturais

a serem utilizados por turistas e moradores como espaços de lazer, aprendizado, descanso e cultura (GÂNDARA, 2008; LOPES, 1998; SINCLAIR *et al.*, 1994).

Em Curitiba o turismo se apropriou de alguns destes espaços revitalizados e até hoje os utiliza como atrativos e serviços diversos, havendo assim um acréscimo na atratividade da cidade, oportunizando a leitura e decodificação de sua história por meio dos símbolos e signos descritos nas edificações.

Uma vez que o patrimônio cultural consiste no relato que legitima as paisagens e a identidade da cidade, estes símbolos auxiliam para representar uma parte da realidade, assim como contribuem para construí-la e estruturá-la (SCHETTINI, 2008; SIMÃO, 2001).

As políticas de proteção do patrimônio cultural de Curitiba consistem diretamente na conservação das edificações, assim como na integração entre a proteção e o uso, que foram incentivados e orientados desde a criação dos setores tradicionais, na tentativa de oferecer novos usos e incentivos ao patrimônio protegido, para ser utilizado por todos. Aliam-se assim ganhos sociais, econômicos e culturais, além de elementos que valorizam e diversificam a paisagem da cidade, agregando valor ao ambiente urbano (OLIVEIRA, 2000; DUARTE, 2011; CURITIBA, 1966; CURITIBA, 2004).

Há um incremento no turismo de Curitiba por meio da definição do Setor Tradicional e Histórico, oferecendo a iniciativa de novos usos a edificações com valores históricos, artísticos e culturais, valorizando-as e possibilitando o surgimento de diversos atrativos e serviços nestas áreas que podem ser vivenciados por turistas e moradores, em um espaço com qualidade paisagística para o lazer, a cultura, o aprendizado e a contemplação.

A preservação dos espaços de interesse e valor histórico e cultural de Curitiba possibilitou a origem de novos atrativos, assim como qualificou os já existentes, favorecendo espaços com usos diversos. A conservação do patrimônio cultural aliada à qualidade ambiental em Curitiba cria atrativos únicos que originam uma paisagem exclusiva, singular, com muitos signos e símbolos, acrescentando valor aos ambientes naturais e culturais (RECHIA, 2005).

Os atrativos turísticos consistem em uma construção social da cidade, fruto de políticas de transformação do patrimônio ambiental urbano, consequência de um processo histórico maior, em que se hierarquizam e valorizam algumas edificações, paisagens e espaços públicos em detrimento de outros. Em Curitiba muitos destes atrativos e áreas de interesse turístico são resultantes das transformações do planejamento urbano. Esta seleção não ocorre aleatoriamente, ela se origina em locais que contemplam elementos históricos integrados ao patrimônio ambiental da cidade que possuem valores com identidade autêntica, reforçando a imagem da cidade, utilizando o patrimônio cultural e ambiental como recurso econômico para o fomento do turismo.

#### 4.5 ASPECTOS DO MEIO AMBIENTE URBANO

O cuidado com o meio ambiente é um fator determinante nas políticas dos planos diretores, salientando que tal preocupação não consiste na simples proteção de áreas ambientais, mas na sua conservação, aliada ao uso pela comunidade como espaços de lazer, esporte, encontros, aprendizagem e contemplação (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO 2013).

Esta preocupação constante nos planos diretores de Curitiba acarretou na formação de inúmeras áreas verdes com características construtivas, ambientais e estruturais que as tornaram os principais atrativos turísticos da cidade, e contribuem significativamente para a imagem positiva que os turistas têm da cidade como destino turístico (PEDRON, 2013). O quadro a seguir apresenta este elemento e suas influências na prática do turismo na capital paranaense.

**Quadro 8** - Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba.

(continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	O plano deixa claro que a cidade não tem falta de espaços livres, praças e jardins, mas sim que estes são mal distribuídos e alguns não possuem tratamento adequado. Mas salienta que faltam parques, sendo prevista a construção de quatro parques e da Avenida Perimetral 3, no formato de estrada-parque, para atender as necessidades da cidade.	Os espaços livres da cidade como praças, jardins e parques além de se tornarem atrativos ao turismo, possuem responsabilidades pela diversidade de artefatos que proporcionarão a cidade maior atratividade e encantamento, qualificando ambientalmente os espaços urbanos (BERTONCELLO, 1999; DUARTE, 2011)	A melhoria e criação de áreas verdes como praças e parques na cidade, proporcionaram o surgimento de uma paisagem com diversidade e qualidade a ser vivenciada e utilizada para o turismo.
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	Quanto às praças, o plano deixa claro que estas são espaços de lazer, recreação e contemplação, sendo previstos grandes espaços desimpedidos para recreação ativa e cuidado com a estética na composição dos conjuntos dos elementos que a compõem. Descreve as espécies da flora para cada praça.	As praças podem se tornar atrativos turísticos por suas características, história ou uso, qualificando a paisagem, diversificando elementos urbanos de modo a surpreender o usuário, convidando-o a um passeio ou horas de descanso e lazer em um ambiente especialmente trabalhado para estas finalidades (DEL RIO, 1990; CAPEL 1975; DUARTE, 2011; BERTONCELLO, 1999; YAZIGI, 2009).	As praças e parques da cidade, sendo espaços abertos de qualidade visual e estético se tornaram em Curitiba um dos principais atrativos da cidade, estando sendo comercializados individualmente ou em roteiros como a linha turismo.
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	Devido à deficiência de bons parques de proporções maiores o plano define a distribuição de parques pela cidade, assim como suas características sendo eles: Parque Lagoa	A implantação de parques na cidade demonstra primeiramente uma preocupação com o meio ambiente e com bem-estar da população, possibilitando uma área de recreação e retomada das forças mentais e físicas, podendo	

**Quadro 8** — Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba.  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	do rio Barigui; Parque Ahú; Parque Capanema e Hipódromo; Cemitério Parque; Parque entre as Avenidas Ivaí e Iguaçu; Avenida Parque – AP – 3.	estes espaços se tornarem atrativos turísticos, além de proporcionar qualidade de vida à população (LYNCH, 1997; HARVEY, 2001; BOULLON, 2002; GÂNDARA, 2008).	
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	Enfatiza a todo momento que conforme haja o crescimento da população novos espaços livres como os descritos anteriormente devem ser construídos e disponibilizados à comunidade.	A quantidade de áreas verdes por habitante está diretamente ligada a um dos indicadores de qualidade de vida da população, em ambientes verdes que embelezam a cidade e auxiliam na fuga do cinza da cidade (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001).	A preocupação com a criação de áreas verdes para qualidade de vida dos residentes, em espaços de lazer e recreação qualifica a cidade para o turismo, que se apropria destes espaços transformando-os em atrativos turísticos, devido a seu diferencial e as suas qualidades de equipamentos e estética.
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	A reserva destas áreas deve ser feita de imediato, uma vez que estes parques têm papel importante na conservação da flora regional, na estética da cidade e como espaços e lazer, recreação e contemplação. O plano destaca outra área no Bacacheri a ser transformado em parque devido à beleza, e o fato da localização da cidade universitária estar rodeada de parques.		
PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966			
Plano Preliminar			
Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção VII Dos Serviços Públicos e	Determina que as obras de serviços e equipamentos públicos devem ser executadas de modo a possibilitar o desenvolvimento	A questão da qualidade ambiental estipulada no plano busca formar uma cidade limpa, assim originando espaços de qualidade entre a urbanização e os	A qualidade estética da cidade seja pela limpeza e organização ou pelo trabalho de embelezamento e

**Quadro 8** — Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba.  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Equipamentos Comunitários, Art. 58, 59 e 60	deste plano. A seção ainda salienta sobre obras de saneamento, e que é vedado a qualquer empresa ou indivíduo lançar resíduos nos leitos de rios e córregos sem a autorização de órgãos competentes.	elementos naturais existentes no ambiente (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009).	paisagismo, são determinantes para qualificar a paisagem, sendo esta um dos principais elementos motivadores e de valorização da experiência turística em Curitiba.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	As áreas verdes e de recreação foram situadas de modo a intercalar áreas industriais e de habitação, assim como se buscou uma distribuição mais equitativa dos grandes parques pela cidade.	Elementos marcantes na paisagem urbana se tornaram atrativos turísticos de modo a transmitir uma imagem de cidade que respeita e convive em harmonia com o meio ambiente, formando áreas de lazer e entretenimento (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	A constante manutenção e criação de áreas verdes de qualidade para o uso de seus residentes, os parques, bosques e praças de Curitiba foram apropriados pelo turismo que transformaram alguns destes espaços em atrativos de interesse para visitação turística.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
Título II da Política de Desenvolvimento Urbano Art. 7º. <b>Diretrizes Gerais</b>	III - promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município; V - elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;	As Diretrizes Gerais de forma indireta influenciam e são influenciados pelo turismo como um instrumento de desenvolvimento sustentável encontrando nos bens naturais e culturais da cidade elementos de atratividade para a prática desta atividade (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).	Em Curitiba a preservação de seu patrimônio ambiental e natural oportunizaram a apropriação do turismo nas melhorias destes espaços urbanos, tornando alguns destes patrimônios atrativos para visitação, ou simplesmente qualificando a

**Quadro 8** — Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba.  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	VIII - otimizar o uso das infraestruturas instaladas, em particular as do sistema viário e de transportes.		paisagem, auxiliando na qualificação da experiência do turista.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana, Art. 9º <b>Objetivo geral de orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade</b>	VI - fortalecer a identidade e a paisagem urbana, mantendo escalas de ocupação compatíveis com seus valores naturais, culturais, históricos e paisagísticos; XVI - contribuir para a redução do consumo de energia e melhoria da qualidade ambiental, por meio do estabelecimento de parâmetros urbanísticos que minimizem os problemas de drenagem e ampliem as condições de iluminação, aeração, insolação e ventilação das edificações; XVII - promover a diversificação de padrões arquitetônicos.	A qualidade da paisagem e a formação de uma imagem de qualidade são elementos fundamentais para a prática do turismo, uma vez que são elementos motivadores de atração de turistas, sua diversidade é compreendida como um elemento de atração e de interesse aos visitantes por poderem percorrer locais com um nível variado de paisagens, estimulando a visitação (RODRIGUES, 2001; SILVA, 2004; BOULLÓN, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001).	Os aspectos ambientais de qualidade estética, os parques, bosques e praças de Curitiba se tornaram seus principais cartões postais, sendo estes elementos que fazem parte da experiência de visitação de Curitiba, qualificando a paisagem urbana e auxiliando para a formação da imagem de Curitiba como cidade com qualidade de vida.
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo III – Do Patrimônio Ambiental e Cultural, Art. 19 e 20	Define o objetivo deste capítulo bem como o que considera patrimônio ambiental e cultural. I - promover a sustentabilidade ambiental planejando e desenvolvendo estudos e ações visando incentivar, proteger, conservar, preservar, restaurar, recuperar e	Tal capítulo trata diretamente das diretrizes e objetivos de uso, preservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental de Curitiba. É importante frisar que a integração entre estes elementos, natural e cultural, é uma realidade na cidade. Cria assim atrativos únicos que acarretam em uma paisagem singular com muitos	Fica evidente a importância destes para o turismo uma vez que assim há a criação de atrativos naturais e culturais de qualidade e incentivo à qualidade paisagística da cidade, onde podem ser



**Quadro 8** — Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba.  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	<p>manter a qualidade ambiental urbana e cultural;</p> <p>II - elaborar e implementar planos, programas e ações de proteção e educação ambiental e cultural visando garantir a gestão compartilhada;</p> <p>IV - definir de forma integrada áreas prioritárias de ação governamental visando à proteção, preservação e recuperação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico;</p> <p>IX - promover a preservação do patrimônio cultural edificado e dos sítios históricos, mantendo suas características originais e sua ambiência na paisagem urbana, por meio de tombamento ou outros instrumentos, e orientar e incentivar o seu uso adequado;</p> <p>XI - identificar e definir os bens de valor ambiental e cultural, de natureza material e imaterial, de interesse de conservação e preservação, integrantes do Patrimônio Ambiental e Cultural do Município de Curitiba;</p> <p>XII - estabelecer normas, padrões, restrições e incentivos ao uso e</p>	<p>signos e símbolos, acrescentando valor aos ambientes naturais e culturais da cidade.</p> <p>Deste modo ao trabalhar o uso deste patrimônio o turismo se encaixa como uma das atividades que podem proporcionar ao mesmo tempo o ganho econômico, a valorização cultural e a integração social para estes espaços, aliando a preservação, o uso, a requalificação e a integração entre os ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).</p>	<p>identificados elementos históricos, culturais e naturais, tendo no turismo uma das ferramentas de uso e proteção deste patrimônio.</p>

**Quadro 8** — Transformações nos aspectos do meio ambiente urbano e suas influências no turismo em Curitiba. (conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	ocupação dos imóveis, públicos e privados, considerando os aspectos do meio ambiente natural, cultural e edificado, compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental; XIII - orientar e incentivar o uso adequado do patrimônio, dos sítios históricos e da paisagem urbana; XIV - estabelecer incentivos construtivos e fiscais visando à preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental.		

Fonte: Elaborado pelo autor.

A preocupação com os espaços livres e áreas verdes na capital se mantém até os dias de hoje, o que é comprovado pelo fato de estas áreas serem as principais atrações turísticas e as responsáveis pela formação da imagem de cidade limpa, organizada, ecológica e com qualidade de vida. A quantidade de áreas verdes por habitante está diretamente ligada a um dos indicadores de qualidade de vida da população, reconhecida por turistas e moradores, em ambientes que embelezam e auxiliam na fuga do “cinza” da cidade (PEDRON, 2013; CUSTÓDIO, 2006).

Os parques urbanos tornaram-se elementos marcantes da paisagem de Curitiba, possibilitando ambientes de qualidade para usos diversos, que são valorizados e utilizados por residentes como ambiente de recreação, esporte e lazer, assim como atrativos turísticos com usos contemplativos, de recreação e de evasão para visitantes da capital (FEIBER, 2004; GÂNDARA *et al.*, 2008; KAICK *et al.*, 2011; LERNER, 2011).

As áreas verdes são aspectos urbanos que vêm sendo trabalhados desde o Plano Agache tendo o cuidado, a preocupação e as iniciativas de

melhorá-las e ampliá-las, marcando a paisagem, favorecendo o uso para o turismo que delas se apropria, tornando-as mais que um local de lazer, mas ambientes que agregam valor à imagem da cidade (GÂNDARA, 2008; TRAMONTIM, 2008; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011).

Quanto aos espaços livres, praças e jardins, o Plano de 1943 salientava que estes não são escassos na cidade, mas sim mal distribuídos e em muitos casos com tratamento equivocado, havendo a necessidade de uma readequação das espécies da flora utilizadas, adaptando melhor as condições climáticas de cada local em específico, destacando a arborização por pinheiros na avenida Cândido de Abreu (CURITIBA, 1943). Estes espaços diversificam os artefatos urbanos aumentando a atratividade e encantamento, qualificando os espaços urbanos.

Quanto às praças, o Plano Agache (CURITIBA, 1943) deixa claro que são espaços de lazer, recreação e contemplação, sendo previstos grandes espaços desimpedidos para recreação ativa (jogos para crianças e bailes populares) e um cuidado com a estética na composição dos conjuntos dos elementos que a compõem. Descrevia as espécies da flora para cada praça, e quando necessário, o remodelamento da mesma.

As praças podem se tornar atrativos turísticos por suas características, história ou uso, qualificando a paisagem e diversificando o espaço urbano, convidando o turista e os moradores a um passeio ou horas de descanso e lazer em um ambiente especialmente trabalhado (GÂNDARA, 2008; DUARTE, 2011).

Quanto aos parques, o plano evidenciava que a cidade era deficiente, carecendo de bons parques com maiores proporções, já que o passeio público no centro da cidade possuía pequenas dimensões para ser considerado um parque. Propunha a instalação de quatro parques juntamente com a Avenida Perimetral 3, proposta como estrada-parque, desta forma atendendo satisfatoriamente a demanda existente na época (CURITIBA, 1943).

A proposta da construção dos parques foi realizada conforme distribuição elaborada com a prefeitura ficando definido: Parque Lagoa do rio Barigui; Parque Ahú; Parque Capanema e Hipódromo; Cemitério Parque; Parque entre as avenidas Ivaí e Iguaçu; Avenida Parque – AP – 3. O plano

salientava a necessidade da construção de novos parques conforme a população da cidade fosse crescendo (CURITIBA, 1943).

Notam-se as primeiras preocupações quanto ao meio ambiente, sendo realizadas propostas de arborização das vias, implantação de hortos florestais e viveiros para multiplicação de espécies a serem utilizadas no embelezamento das ruas e jardins; implantação de áreas verdes como praças e parques ao redor do núcleo urbano para preservação do ambiente natural; e espaço de lazer para comunidade. Outra inquietação do plano consistia no controle e prevenção de novos loteamentos, sendo exigida deles toda a infraestrutura básica, caso viessem a ser implantados. Restringia loteamentos em áreas de mananciais (MENEZES, 1996).

Demonstrando cuidado e responsabilidade com o meio ambiente e para com o bem-estar da população, os parques urbanos possibilitam uma área de recreação e retomada das forças mentais e físicas, no caso de Curitiba foram apropriados pelo turismo e se tornaram os principais atrativos turísticos, como por exemplo o parque Barigui. Agregam valor à urbe com boas características de convívio para a população (GÂNDARA, 2008; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001; LERNER, 2011).

Ao analisar o Plano Agache, pode-se observar que a criação das áreas verdes em Curitiba não consistia em um único objetivo, a conservação do meio ambiente. Mas visava conceder à população espaços livres para usos diversos, como recreação, convívio social e contemplação. A qualidade destas áreas deveria proporcionar a sua apropriação pela população, dotadas de características e cuidados estéticos, estruturais e funcionais que auxiliariam o seu uso pela comunidade (RECHIA, 2005).

A questão ambiental é enfatizada no Plano de 1966 como uma preocupação com a qualidade de vida da comunidade, em uma cidade limpa, organizada, e com atributos estéticos que valorizassem o ambiente urbano. Isso é definido por meio do Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção III do Loteamento, Art. 44 e 46 que estipulam a obrigatoriedade de manter 10% de espaços livres em novos loteamentos para que sejam utilizados para implantação de áreas verdes e equipamentos públicos (CURITIBA, 1966).

As novas exigências de saneamento estipuladas no Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção VII Dos Serviços Públicos e

Equipamentos Comunitários, Art. 58, 59 e 60, entendem a necessidade de desenvolvimento de modo responsável, em harmonia com os elementos naturais da cidade, utilizando-os como elementos com características que aumentem o valor ambiental da paisagem urbana e não a sua depreciação. (CURITIBA, 1966) A atratividade da cidade é favorecida, assim, pela variedade de espaços urbanos que venham a encantar e qualificar a visita, por constituírem atrativos ou elementos contemplativos na paisagem, salientam teoricamente alguns autores (SIVIERO, 2004; OBIOL MENERO, 1997; LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

Outro ponto importante é ressaltado: a criação, implantação e conservação de áreas como praças, bosques e parques, que foram distribuídos de forma equitativa entre as áreas industriais e de habitação, possibilitando ambientes de contemplação e recreação em diversas áreas da cidade, conforme é mencionando nos planos diretores.

O plano trabalhou a necessidade de melhorias na área verde à disposição da população sendo implantados novos parques: Parque Barreirinha; Parque São Lourenço, Parque Barigui, Parque do Iguaçu, Bosque João Paulo II (onde se encontram réplicas das casas dos primeiros imigrantes poloneses, aliando a preservação ambiental à cultural), Bosque Gutierrez, Bosque Reinhardt Maack, Parque Municipal do Passaúna, Bosque Zaninelli (onde se encontra a Universidade Livre do Meio Ambiente, criada com a intenção de o cidadão conhecer e se interessar pela cidade e sua qualidade ambiental), Parque Pedreira Paulo Leminski (onde havia uma antiga usina de asfalto, transformada em espaço cultural, que conta com a Ópera de Arame, um anfiteatro para públicos menores. O conjunto tornou-se um dos principais atrativos da cidade), Jardim Botânico de Curitiba (que conserva a mata nativa no seu entorno, além de apresentar jardins no estilo francês, com uma estufa com estrutura de vidro e ferro) (TRINDADE, 1997; OLIVEIRA, 2000).

A maioria deles se tornou ponto de encontro e lazer, mas foram criados como parques lineares em fundo de vale para minimizar os problemas de enchentes dos rios que cortam a cidade. Nesta mesma ideia de preservação e espaços de encontro, propunham-se ao longo dos cursos de água os parques lineares com equipamentos e lazer, recreação e esportes. A proposta de conservação de áreas verdes, a proteção de mananciais e encosta de córregos

e rios, a contenção de enchentes e a criação de áreas de lazer e esporte para comunidade foram uma prática bem sucedida (TRINDADE, 1997; MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).

A diversidade do entorno dos espaços livres consiste em um fator determinante para o sucesso destas áreas verdes como locais de convívio e encontro social. A variedade das funções do entorno dos parques, praças e bosques lhes oportuniza usos diferenciados em horários distintos, propiciando vida às áreas verdes em dias e horários diversos. Deste modo, estes espaços livres acarretam em ganhos ambientais e valorização da vizinhança (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

Distribuindo desta forma as áreas verdes pela cidade, o plano intentava obter ganhos como a qualidade estética; a integração entre espaços construídos e abertos; a conservação de elementos naturais; a minimização dos impactos de poluição visual, do ar, climática e sonora; o aumento dos espaços livres à circulação, ao convívio social e ao lazer (GUZZO, 1999; LOBODA; DE ANGELIS, 2005; PEDRON, 2012).

Os problemas ambientais são encarados como obstáculos para o desenvolvimento da cidade, e esta visão pautou a política ambiental em três princípios integrados: proteção ecológica, saneamento e coleta e tratamento de resíduos sólidos, surgindo o primeiro projeto de reciclagem de lixo, sendo este piloto. Houve um incentivo em manter a limpeza dos terrenos ociosos, e a prefeitura poderia indicar, por meio de cadastro prévio, desempregados que poderiam atuar nesta limpeza. Houve aumento no rigor do controle da coleta e destinação dos resíduos industriais e hospitalares (OLIVEIRA, 2000; TRINDADE, 1997).

A estratégia de participação e de envolvimento da população nas melhorias da qualidade de vida dos espaços urbanos são um dos fatores responsáveis pelo sucesso de muitas das propostas realizadas pelo plano diretor. Por isso, na década de 1970 ao intitular Curitiba como “Capital Ecológica”, foi preciso criar um imaginário na população da cidade para que percebesse esta característica e aderisse à ideia. Os meios de comunicação tiveram papel fundamental reproduzindo imagens simbólicas ligadas à ideia de cidade ecológica. A identidade dos usuários da cidade com suas características

reforçaria a imagem que se pretendia formar (TRINDADE, 1997; OLIVEIRA, 2000).

Um programa de educação ambiental também é um meio de comunicação e uma forma de envolver a população no processo de sensibilização quanto aos problemas ambientais e formação de uma imagem ecológica da cidade. Em 1989 um programa que procurava atingir três áreas da população foi iniciado. Primeiramente nas escolas, depois com a comunidade e finalmente nos parques da cidade. Ele tinha como objetivo que os usuários assumissem os espaços públicos, por meio da sensibilização da importância destes nas práticas da cidade e na conservação do meio ambiente (MENEZES, 1996).

Outros programas de destaque internacional iniciaram-se em 1989, os de reciclagem de lixo “Lixo que não é lixo” e “Compra do Lixo”. O primeiro programa incentivava a separação do lixo em casa, e a proposta foi inicialmente trabalhada nas escolas com o programa de educação ambiental por meio de cartilhas e de comunicação em sala, na tentativa de abranger toda a população. Caminhões especiais, em dias alternados, e catadores de papel realizam a coleta deste lixo. O lixo reciclável vendido gerava uma receita que era destinada a causas sociais para instituições de pessoas desamparadas (MENEZES, 1996).

Já o programa “Compra de Lixo”, focado em áreas de ocupação de fundo de vale e de subabitação consistia em um mecanismo de troca. Uma vez que nestas áreas a coleta de lixo pelos caminhões não se dava devido à falta de acesso, era preciso encontrar um incentivo para que a população não depositasse estes resíduos nos leitos dos rios, então se optou pela troca do lixo. Cada saco de 60 litros era trocado por vale-transporte e hortifrutigranjeiros (MENEZES, 1996).

Estes programas foram uma ação em conjunto das secretarias de meio ambiente, saúde e desenvolvimento social, demonstrando que a integração de vários setores favorecem a solução adequada a um problema que não deve ser caracterizado como de uma única pasta, na busca de solucionar as causas do problema e não as consequências (OLIVEIRA, 2000; MENEZES, 1996).

O meio ambiente e a cultura são elementos do cotidiano urbano que são discutidos no Plano de 2004, no Título III Da Política Urbanística Ambiental

Capítulo III – Do Patrimônio Ambiental e Cultural, Art. 19 e 20. Este capítulo trata diretamente das diretrizes e objetivos de uso, preservação e recuperação do patrimônio cultural e ambiental de Curitiba. Fica evidente a importância deles para o turismo uma vez que há a criação de atrativos naturais e culturais de qualidade assim como um incentivo na qualidade paisagística da cidade, podendo ser identificados elementos históricos, culturais e naturais de Curitiba.

É importante frisar que a integração entre estes elementos, natural e cultural, é uma realidade em Curitiba. Muitas das áreas verdes da cidade são dotadas de infraestrutura e de diversidade de construções que geram a complexidade visual e estética que possibilitam uma relação cidade, natureza, cultura, esporte e lazer (RECHIA, 2003; PEDRON, 2013).

Criando espaços únicos que acarretam em uma paisagem singular com muitos signos e símbolos, acrescenta-se valor aos ambientes naturais e culturais da cidade, oportunizando o surgimento de locais destinados ao lazer, à cultura, ao turismo e ao encontro dos cidadãos e dos visitantes. Isso favorece a formação de uma imagem que promove a integração sociedade e natureza (TORRES, 2007; CULLEN, 2010; GÂNDARA, 2008; LERNER, 2011; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

No que tange ao meio ambiente, a preocupação com ambiente urbano e criação de parques é destacada no Plano Diretor de 2004, demonstrando a importância e atenção com o cuidado do meio, o que proporciona um ambiente mais agradável à recreação e à visitação. Existem hoje em Curitiba mais de 30 parques e bosques, oportunizando espaços públicos destinados a usos diversos e ao encontro dos cidadãos e dos visitantes (CURITIBA, 2004; TRINDADE, 1997; RIBEIRO, 2005; RAMOS *et al.*, 2008; BELEM; GÂNDARA, 2012).

Outra questão de destaque no plano é a limpeza pública, cujas diretrizes estão formuladas de forma conjunta com a qualidade ambiental e a saúde, preocupando-se com o controle de doenças epidemiológicas e com o saneamento básico. Pode-se destacar o programa de coleta seletiva de lixo existente na cidade, que possibilita ao turista uma cidade mais limpa e com mais segurança (CASTROGIOVANNI, 2001; AMORIM *et al.*, 2012; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).



No Plano Diretor de 2004 são definidos outros instrumentos de controle e uso do solo, que possibilitam investimentos na área da preservação ambiental. Eles se encontram no Título VI dos Instrumentos da Política, Capítulos IV e V, que tratam da Outorga Onerosa do Direito de Construir e Da Transferência do Direito de Construir. O primeiro consiste na autorização para construir acima do coeficiente de aproveitamento, ou alteração de uso do solo, mediante uma contrapartida em investimentos em diversas áreas, sendo uma delas na preservação e conservação de áreas naturais na cidade (CURITIBA, 2004).

Já o Capítulo V refere-se à transferência do direito de construir, também denominada transferência de potencial construtivo, que é a autorização expedida pelo Município ao proprietário do imóvel urbano, privado ou público, para edificar em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o potencial construtivo de determinado lote, para as seguintes finalidades: promoção, proteção e preservação do patrimônio histórico cultural, natural e ambiental; implantação de equipamentos urbanos e comunitários, e espaços de uso público (CURITIBA, 2004).

Estes instrumentos, segundo suas definições, acarretam em ganhos na qualidade ambiental de duas maneiras: uma, pelo controle e normatização do ambiente da cidade e outra, pela oportunidade de geração de divisas a serem investidas em benfeitorias que favoreçam a apropriação pela população de áreas verdes dotadas de infraestrutura e atratividades para o cotidiano de lazer, entretenimento, descanso e visitação pelo turismo (OLIVEIRA; RECHIA, 2009),

Estes são alguns dos instrumentos citados pelo Plano Diretor que podem ser utilizados para conservação de áreas de interesse ambiental na cidade, proporcionando atrativos de qualidades paisagísticas dotados de infraestrutura para um bom atendimento ao turista, que, ao visitá-los os registra na memória de modo a formar a imagem da cidade de Curitiba (WAINBERG, 2001; GÂNDARA, 2008; LOPES, 1998).

Todos os planos identificaram a preocupação com o espaço público e seus usos, sua estética e sua inclusão na vida dos cidadãos, por meio da criação de ambientes agradáveis para locais de encontro, lazer, desporto, proteção ambiental e contemplação, agregando qualidade de vida à cidade, e a manutenção de atributos positivos à paisagem, corroborando com a discussão

teórico de alguns autores. (PACE, 2011; RIBEIRO, 2005; BELEM; GÂNDARA, 2012).

Para que isso seja perene, é preciso que as áreas verdes existentes sejam apropriadas pela sociedade, qualificando estes espaços públicos com usos diversos, segurança e vida. É possível identificar e observar o nível de envolvimento do indivíduo com a cidade por meio do espaço público. Isto porque por si só as áreas verdes não proporcionam ganho algum ao local onde se encontram. Se apropriados de forma benéfica pela sociedade podem representar um ganho para a vizinhança e para a cidade onde se encontram (RECHIA, 2003; JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

Qualificam-se assim estes espaços para o uso do turismo, uma atividade que se apropriou destas melhorias formatando roteiros e produtos. Em Curitiba os parques se tornaram os principais atrativos, sendo que entre os 5 atrativos mais visitados, segundo as pesquisas de demanda realizadas, 3 são parques, destacando o atrativo mais visitado, o Jardim Botânico, em terceiro lugar o Parque Barigui, seguido do Parque Tanguá (CURITIBA; 2013).

Os parques e bosques sobressaem no principal roteiro da cidade, a Linha Turismo, que percorre 24 atrativos da cidade sendo 9 deles parques ou bosques. Curitiba é uma cidade que possui boa diversidade de artefatos e uma variedade de paisagens que surpreendem o turista, instigando-o a vivenciar e experimentar a cidade, com explicam teoricamente alguns autores. (YAZIGI, 2009; BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; CARRERA, 1999).

O cuidado com o meio ambiente é um fator determinante nas políticas dos planos diretores, salientando que tal preocupação não consiste na simples proteção de áreas ambientais, mas na sua conservação aliada ao uso pela comunidade como espaços de lazer, esporte, encontros, aprendizagem e contemplação. Reconhece-se a necessidade de existir nas cidades espaços e tempo para o lazer e a recreação como uma prática social, com políticas públicas que viabilizem a criação e a apropriação destes espaços para todos (DUARTE, 2011; CAMPOS FILHO, 2013).

A criação de áreas verdes, aliando a proteção dos recursos naturais ao uso social, vem sendo trabalhada do Plano Agache às ações do Plano de 2004. No primeiro já se alertava para a importância da manutenção e da ampliação destas áreas conforme a população aumentasse, para manter a

qualidade do ambiente urbano. Atitude que foi atendida e trabalhada nos demais planos diretores de Curitiba (CURITIBA, 1943; CURITIBA, 1966; CURITIBA, 2004).

As recomendações dos planos diretores quanto ao meio ambiente, especificamente em relação a áreas verdes, acarretaram a formação de uma paisagem diversificada e com qualidade, que é reconhecida e experimentada pelos turistas que visitam Curitiba. Dotados de belezas estéticas, com complexidade e heterogeneidade de elementos visuais, assim como apelos culturais, os parques e praças da cidade se tornaram um dos principais atrativos da cidade, comercializados isolados ou em roteiros turísticos na capital paranaense (HORODYSKI *et al.*, 2012; SILVA, 2012).

O constante aperfeiçoamento das áreas verdes da cidade, de suas infraestruturas e das facilidades para o seu uso pela população facilitaram sua apropriação pelos residentes e consequentemente pela prática do turismo. Lugares repletos de vida, com qualidade estética, infraestrutura e artefatos que representam a cidade foram transformados em cartões postais e atrativos que são usados de forma compartilhada e harmônica por residentes e turistas (OLIVEIRA; RECHIA, 2009; SCALISE, 2002; KAICK *et al.*, 2011).

A arborização das vias com espécies locais que melhor se adaptam à região favorece a circulação na cidade por ruas e passeios com características naturais que proporcionam maior conforto ambiental, assim como uma diversificação na paisagem urbana da cidade. Aumenta a complexidade e a qualidade estética das ruas e avenidas, possibilitando a circulação por vias que possuem apelos visuais e conforto ambiental como redução da poluição do ar e sonora, redução da incidência solar sobre o solo, diminuição do aquecimento local e aumento da absorção de águas pluviais pelo solo. Portanto, contribuindo para espaços de circulação com melhores condições de deslocamento de pedestres e veículos. Mas estes benefícios estão vinculados ao planejamento e ao constante manejo e conservação das espécies vegetais (BOBROWSKI, 2011).

A responsabilidade e o cuidado com o meio ambiente relatados nos planos diretores favoreceram o surgimento de paisagens que motivam a visitação e são responsáveis pela qualificação da experiência turística dos indivíduos que percorrem os atrativos da cidade de Curitiba. A limpeza, a

organização, o embelezamento e o paisagismo trabalhados pelas ações dos planos e pela gestão da cidade se tornaram elementos marcantes reconhecidos pelos turistas (HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013; PACE, 2011).

Fator marcante nas áreas verdes de Curitiba que se tornaram pontos de interesse turístico é a integração de elementos naturais, culturais, lazer e esporte que formam tais espaços públicos. A agregação de projetos culturais e elementos construtivos que remetem à história e aos povos que construíram Curitiba produzem áreas verdes únicas que agregam valor a estes locais, favorecendo a formação de uma imagem que promove a integração sociedade e natureza (RECHIA, 2003; KAICK *et al.*, 2011).

Reforçando a importância das áreas verdes como elementos que fazem parte da memória social, espaços públicos compõem a vida cotidiana da população, valorizados por ela, que os apropria dotando-os de uso e função, atribuindo por meio destes espaços identidade à cidade (SCIFONI, 2010; KAICK, 2007; RECHIA, 2005).

Os espaços livres de Curitiba hoje, sejam praças ou parques, são áreas reconhecidas e valorizadas para diversos fins por moradores e visitantes. Apropriadas pelo turismo devido a suas qualidades ambientais, reflexos de anos de cuidado e uso harmônico entre a proteção dos recursos naturais, a recreação, o trabalho de paisagismo e a valorização destas áreas como um bem de todos. Dotadas de mobiliários urbanos e equipamentos normalmente em bom estado de conservação, tornaram-se espaços abertos que marcam e valorizam a paisagem da capital paranaense.

#### 4.6 PAISAGEM URBANA

A paisagem urbana foi tratada por todos os planos de Curitiba, influenciada pelo zoneamento do uso e ocupação do solo assim como por várias das propostas urbanísticas de embelezamento e higienização, aumentando a atratividade da cidade e criando imagens únicas, nas quais é possível ver o conjunto entre cultura, natureza e cidade. Os planos sempre estiveram induzindo a formação da paisagem urbana. Mas no Plano de 2004

este elemento do ambiente urbano é reconhecido e tem um capítulo exclusivo para discutir suas características e sua responsabilidade na formação da imagem da cidade.

O quadro a seguir demonstra as intervenções dos planos na formação da paisagem e como isto tem interferido na atratividade da cidade de Curitiba e na formação de sua imagem de cidade planejada, organizada, limpa, ecológica e com qualidade de vida.

**Quadro 9** - Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.

(continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título V – Fisionomia atual da cidade	Relata os três principais problemas que a cidade de Curitiba enfrenta e que devem ser superados para que possa se tornar uma cidade com caráter de capital, e que será o foco do plano: saneamento, descongestionamento e necessidade de órgãos funcionais.	Com melhores condições de saneamento, circulação e com a implantação de centros funcionais, Curitiba passa a ter aspecto de capital, chamando a atenção e o interesse em conhecer uma cidade com boas condições de vida (BERTONCELLO, 1999).	A implantação dos centros funcionais, a canalização de córregos e rios, e a nova estrutura viária de Curitiba possibilitaram marcas visíveis até hoje na paisagem de Curitiba que são de interesses
Título III – Centros Funcionais ou Centros Especializados; Seção I – Centro Cívico	Para atuar como função de comando, o Centro Cívico, consistirá em um espaço amplo, com um conjunto arquitetônico em harmonia com um tratamento especial da paisagem, para se tornar um logradouro de grande expressão na cidade, reunindo os edifícios do	Ao turismo a instalação de um centro cívico com qualidade estética e paisagística traz como vantagem um atrativo, assim como uma área para realização de eventos em datas comemorativas (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).	de visitas turísticas, como o Mercado Municipal, o Centro Cívico, o Centro Politécnico. Assim como a qualidade ambiental da paisagem da cidade.

**Quadro 9** — Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	governo do estado em uma grande praça a ser utilizada para cerimônias, paradas comemorativas em datas comemorativas, o local escolhido para sua instalação foi uma extensa área no final da avenida Cândido de Abreu, a qual deverá receber um paisagismo diferenciado para exercer a função de comunicação entre a praça Tiradentes e o Centro Cívico.		
Título V – Sistema de Comunicação e Transportes	Propõe para extensão em que a linha férrea cruza a cidade duas avenidas com larguras de 25 m e com densa arborização.	É importante destacar a preocupação com a paisagem da cidade formando ao entorno de áreas com potencial para se tornarem desqualificadas um tratamento que atraia e qualifique ambientalmente a cidade (OLIVEIRA, 2000)	A qualidade ambiental da cidade é um elemento que qualifica a paisagem urbana, oferecendo um modo convidativo aos moradores e visitantes para vivenciar a cidade, transitando por Curitiba e observando a cidade em busca de seus atrativos e espaços singulares de interesse turístico.
Título VI – Espaços Livres – Sua Distribuição - Reserva de Áreas	A arborização da cidade também deve ser revista dando a cada espaço a escolha da vegetação conforme as condições climáticas, pois o plano destaca que as espécies são mal escolhidas. Ressalta que a avenida Cândido de Abreu deve ser arborizada com pinheiros. Propõe a criação de um horto botânico pela prefeitura para produção e	A questão da arborização é importante para harmonia entre os elementos construídos e naturais, proporcionando aos espaços públicos uma paisagem com diversos elementos de cor, em um ambiente propício ao uso para caminhadas, contemplação e diversidade de elementos visuais (CORTI, 2003; OLIVEIRA, 1999; RODRIGUES, 2001; BOULLON, 2002).	

**Quadro 9** — Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	multiplicação das espécies para arborização das ruas, praças e jardins, além de ceder espécies para particulares.		
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Seção IV da Renovação Urbana, Art. 47 e 48.	Estipula que a Política de Renovação Urbana consiste em um instrumento de revitalização de áreas em declínio e busca evitar a decadência de espaços e equipamentos urbanos. Tem como objetivos recuperar edificações dando-lhes novos usos ou restabelecendo seus usos originais, erradicar prédios que não possam ser recuperados, promover o uso de terrenos em desuso conforme as necessidades sociais, correção de deficiência em arruamentos, fracionamento de lotes e serviços públicos, para melhor uso das edificações, e melhores obras de baixos custos por meio da instalação de equipamentos complementares.	Por meio da renovação urbana surgem atrativos ao turismo ou simplesmente espaços que venham a se tornar de interesse de visitação, assim como a melhoria de equipamentos e serviços públicos aos usuários da cidade. Assim além de novos atrativos tais normas possibilitaram a melhoria na qualidade de serviços e equipamentos públicos, conservação e revitalização de edificações e espaços abertos favorecendo o uso e a característica paisagística da cidade (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).	As melhorias na cidade são apropriadas pelo turismo seja para visitação ou para dar suporte à prática, oferecendo serviços, equipamentos e infraestrutura de qualidade em um ambiente com qualidades estéticas e bens preservados que valorizam a visitação.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	Zona Especial – Setor Estrutural, Setor Histórico e Áreas Verdes	Um modo de definir e marcar a paisagem urbana definindo como está e deve ser, em integração entre uso do solo, sistema viário e transporte coletivo, em um espaço com qualidades que são	As zonas especiais estipuladas pelos planos são marcas na paisagem urbana da cidade. Tais paisagens se tornaram elementos

**Quadro 9** — Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.

(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
		percebidas e avaliadas por moradores e visitantes (RAMOS <i>et al.</i> , 2008; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011; PINTO, 2012; XAVIER, 2007).	motivadores da visitação e definidores das imagens que os turistas formam da cidade, sendo elas cidade planejada e com qualidade de vida. São valorizados elementos como as áreas verdes, a conservação dos edifícios e a organização da cidade.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo I – Da Estruturação Urbana, Art. 9º <b>Objetivo geral de orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade</b>	VI - fortalecer a identidade e a paisagem urbana, mantendo escalas de ocupação compatíveis com seus valores naturais, culturais, históricos e paisagísticos; XVI - contribuir para a redução do consumo de energia e melhoria da qualidade ambiental, por meio do estabelecimento de parâmetros urbanísticos que minimizem os problemas de drenagem e ampliem as condições de iluminação, aeração, insolação e ventilação das edificações; XVII - promover a diversificação de padrões arquitetônicos;	A qualidade da paisagem e a formação de uma imagem de qualidade são elementos fundamentais para a prática do turismo, uma vez que esta é um dos elementos motivadores de atração de turistas, sua diversidade é compreendida como um elemento de atração e de interesse aos visitantes por poderem percorrer locais com um nível variado de paisagens, estimulando a visitação (RODRIGUES, 2001; SILVA, 2004; BOULLÓN, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001).	A intencionalidade de formar paisagens diversas na cidade e o cuidado com sua manutenção, estética e construção oportunizaram a Curitiba níveis variados de motivação de visitação. O turismo se apropria delas por meio de seus mais variados segmentos utilizando os atrativos e as paisagens existentes na cidade.



**Quadro 9** — Transformações na paisagem urbana e suas influências no turismo em Curitiba.

(conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo IV – Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público, Seção I – Da Paisagem Urbana, <b>Art. 21 e 22</b>	Tais artigos tratam da paisagem urbana definindo-a e ditando seus objetivos e diretrizes. Vale ressaltar que a paisagem é entendida como a configuração visual do espaço urbano na integração entre os elementos naturais, históricos e culturais. Quanto aos objetivos fica evidente a preocupação com a qualidade da paisagem, de modo a proporcionar uma imagem positiva, a qual possa ser identificada, lida e compreendida. A preservação dos elementos naturais, históricos e culturais são elementos fundamentais para fortalecimento da identidade do ambiente urbano. Quanto às diretrizes fica evidente o interesse do envolvimento da população na conservação, leitura, identificação e valorização da paisagem urbana para que a compreendam e a entendam como um fator de melhoria da qualidade de vida. O mobiliário urbano é considerado um elemento definidor e de qualidade na paisagem urbana de Curitiba.	A paisagem de um destino turístico não representa somente um atrativo, ou elemento motivador da visitação. Mas consiste em um fator de influência na qualidade da experiência de visitação, sendo esta formadora da imagem do destino urbano visitado. Portanto um elemento que é avaliado a todo momento pelo visitante é responsável pela formação da imagem que o turista levará da cidade visitada. Sendo assim, a qualidade da paisagem e o que ela representa tanto para população como para o turista é um fator primordial. A facilidade e a oportunidade da leitura, compreensão e vivência de paisagens singulares que despertem no turista o interesse pelo destino consiste em um dos elementos motivadores e de formação da imagem do destino (LYNCH, 2011; BOULLÓN, 2002; SILVA, 2004; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010a; CARBALLO <i>et al.</i> , 2011).	A qualidade da paisagem consiste em um conjunto de fatores que valorizam e qualificam a visitação de uma cidade. A diversidade de elementos paisagísticos, o cuidado com o meio ambiente, a limpeza, a qualidade dos equipamentos e serviços urbanos, a conservação das edificações e o tratamento dado a paisagem em Curitiba, qualificam a experiência turística deste destino e são responsáveis pela boa imagem formada pelos turistas quando visitam Curitiba.

A atuação conjunta do planejamento integrando o sistema viário, o uso e ocupação do solo e o transporte público alteram a paisagem da cidade com iniciativas funcionais e estéticas a fim de melhorar as condições de vida da população. Os planos de Curitiba tiveram a intencionalidade de definir paisagens na cidade, demarcando *locus* de usos, consumo, etnias e classes, comprovando a teria estudada e discutida por alguns autores. (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; DUARTE, 2011).

Na tentativa de solucionar os três principais problemas da cidade de Curitiba — falta de saneamento, congestionamentos e ausência de centros especializados — o Plano de 1943 atuou diretamente na melhoria ambiental e na disciplina por meio do zoneamento do uso do solo, a fim de determinar a paisagem urbana de Curitiba com características de capital.

A capital de um estado necessita apresentar em sua paisagem símbolos, marcas e um conjunto de equipamentos públicos que reflitam seus valores, potencialidades e poder, moldando a capital em uma cidade interessante e atrativa que motive a conhecê-la e a participar do prestígio de vivenciar as facilidades e oportunidades da capital, seus equipamentos de entretenimento, cultura e lazer (BERTONCELLO, 1999).

A instalação de centros funcionais oportunizou o surgimento de várias paisagens com marcos diversificados, que por sua importância ou função tornaram-se atrativo e áreas gravitacionais de interesse turístico com motivações diversas, com esclarecem teoricamente alguns autores. (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001).

As pressões dos conflitos e problemas urbanos acarretam a precisão de espaços e paisagens de qualidade aos usuários da urbe, a fim de proporcionar momentos agradáveis de lazer, entretenimento, recreação e cultura, com a finalidade de recarregar energias físicas e psicológicas. A idealização de paisagens com qualidade estética, que estimulem ao observador momentos de evasão e entretenimento é necessária para amenizar o caos dos centros urbanos (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010b).

Esta preocupação com a paisagem da cidade é discutida por alguns autores (DUARTE, 2011; YAZIGI, 2009; CAMPOS FILHO, 2003), e percebida

nos planos ao estabelecer a necessidade da harmonização entre os elementos construídos e naturais, por meio da arborização de vias e praças, proporcionando aos espaços públicos uma paisagem com diversos elementos de cor, em um ambiente propício ao uso para caminhadas, contemplação e diversidade de elementos visuais.

A paisagem urbana não é tratada diretamente em nenhum dos capítulos ou seções do Plano de 1966, mas em diversas partes do documento fica a evidência da intencionalidade de definir paisagens bem demarcadas, seja na Secção de Uso do solo, seja na de Reforma Urbana, ou das Edificações. Isto porque teoricamente a paisagem urbana não incide em um artefato isolado, mas sim em um arranjo visual entre edificações e espaços abertos, formando um cenário a ser percebido e experimentado pelo usuário da urbe (POLLETE, 1999; MENESES, 2002; RODRIGUES, 2001; CAPEL, 1975).

A política de renovação urbana trabalhada no Capítulo II – das Diretrizes Básicas do Plano – Secção IV da Renovação Urbana, consiste na revitalização de áreas degradadas da cidade impedindo o declínio de espaços e equipamentos públicos pela recuperação de edificações, refuncionalização de prédios abandonados, ajuste em arruamentos e lotes, na tentativa de melhorar os aspectos visuais e funcionais do espaço urbano (CURITIBA, 1966).

Tais ações têm influência direta na paisagem como explicam alguns autores (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001) e conseqüentemente na atividade turística, ao melhorar o ambiente, criando novos usos para edificações antigas ou por meio da revitalização, devolvendo-lhes usos originais, qualificando os serviços e equipamentos urbanos. Estas atuações favorecem o surgimento de novos atrativos, a melhoria na qualidade de serviços e equipamentos públicos, conservação e revitalização de edificações e espaços abertos, favorecendo o uso e a característica paisagística da cidade.

Quando à Secção de Zoneamento, ela determina a criação do Setor Histórico, ou áreas tradicionais, e áreas verdes. O Plano de 1966, além de valorizar a história da cidade por meio da preservação das edificações, resguardando à população sua memória edificada, oportunizou o surgimento de paisagens únicas aliando os elementos naturais e culturais, em espaços como parques, bosques, monumentos e praças, que ao serem vividos pelos

residentes e visitantes agregam valor e qualidade à vida na cidade e à visitação.

A percepção e a valorização da paisagem de uma cidade ocorrem por meio da compreensão da mesma, que é observada, apreendida e julgada por uma experiência vivida no local, no qual o observador, seja ele turista ou residente, avalia o espaço com seus valores e perspectivas, já que possui uma moral que é gerida por ideologia e vivência anterior (XAVIER, 2007; CASTRO, 2002).

A paisagem consiste no primeiro elemento a ser avaliado pelo turista, mesmo antes de estar no destino, por isso deve ser tratada de forma responsável a fim de motivar e incentivar a visitação. (RODRIGUES, 2001; SILVA, 2004; BOULLÓN, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001) O Plano de 2004 evidencia que a paisagem urbana de Curitiba é formada pela integração do sistema viário, uso e ocupação do solo, que juntamente ao transporte público se tornaram elementos marcantes na paisagem e na formatação da imagem da capital paranaense, como os eixos estruturais, formando espaços de qualidade constantemente percebidos e avaliados pelos turistas e moradores da cidade

O Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo IV – Da Paisagem Urbana e do Uso do Espaço Público, Seção I – Da Paisagem Urbana, Art. 21 e 22, trata da paisagem urbana definindo-a e ditando seus objetivos e diretrizes. Quanto aos objetivos, fica evidente a preocupação com a qualidade da paisagem, de modo a proporcionar uma imagem positiva, a qual possa ser identificada, lida e compreendida. A proteção dos elementos naturais, históricos e culturais são elementos fundamentais para fortalecimento da identidade do ambiente urbano.

Quanto às diretrizes, fica claro o interesse do envolvimento da população na conservação, leitura, identificação e valorização da paisagem urbana para que a compreendam e a entendam como fator de melhoria da qualidade de vida. É evidenciada também a importância do mobiliário urbano como um elemento definidor e de qualidade na paisagem urbana de Curitiba (CURITIBA, 2004).

A paisagem foi um elemento trabalhado em todos os planos, seja por meio do zoneamento, ocupação e uso do solo, seja pelas propostas de reforma urbana ou embelezamento e higienização da cidade. Os planos sempre

estiveram induzindo a formação da paisagem urbana (CURITIBA, 1943; CURITIBA, 1966; CURITIBA, 2004).

É evidente a influência do Plano Agache seja na parte de higienização da cidade, na formação de centros funcionais, seja nas normas estabelecidas para formação de parques, praças e jardins, assim como sua arborização e ajardinamento, o que acarretou em uma melhor estética da paisagem da cidade, tornando-a mais atraente para turistas e moradores. Vale lembrar que esta preocupação com a estética da cidade se tornou uma marca dos planos, todos eles com intuito de melhorar ambientalmente a cidade, por meio de zoneamento, reforma urbana, paisagismo, impondo normas e regras de uso, proteção e construção, o que para alguns autores tornaria a cidade mais agradável com paisagens cheias de cores, vida, símbolos e signos. (KRIPPENDORF, 2001; CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010).

O Plano de 1966 não fugiu a esta regra. Com cuidados estipulados pela reforma urbana ele qualificava as paisagens por meio da melhoria das infraestruturas, equipamentos e serviços públicos, assim como pela implantação de setores especiais na cidade, que se apropriavam de ambientes cheios de valor histórico, culturais, arquitetônicos e ambientais, revitalizando-os e protegendo-os, definindo paisagens com qualidades que oportunizaram sua valorização para o consumo cultural, do lazer, do entretenimento e do turismo.

No Plano de 2004 este elemento do ambiente urbano é reconhecido e tem um capítulo exclusivo para discutir suas características e sua responsabilidade na formação da imagem da cidade. Nesse capítulo é interessante notar a intencionalidade da formação de uma paisagem de qualidade, diversificada, que possibilite a formação de uma imagem positiva que seja facilmente reconhecida. Com a intenção de formar uma paisagem harmônica e integrada aos atributos culturais e naturais, possibilitava a participação ativa da comunidade na sua proteção, leitura, decodificação e valorização como um fator determinante na qualidade de vida.

Paisagens diversificadas com uma boa densidade de artefatos variados originam vivacidade aos espaços urbanos, acarretando a capacidade de surpreender os turistas ao caminhar pelas ruas da cidade, estimulando os sentidos do observador, incentivando-o a ler e perceber os signos e símbolos presentes na paisagem. A complexidade e a integração de elementos naturais

e culturais existentes na cidade de Curitiba como seus parques e monumentos, a conservação dos edifícios, o calçamento, arborização das vias, setor histórico, praças e bosques, ampliam a diversidade e os detalhes dos espaços urbanos concedendo à paisagem marcas singulares que agregam valor e intensificam a atratividade como é relatado por diversos autores na teoria. (JACOBS, 2011; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; CULLEN, 2010).

Quanto mais detalhes, qualidade, diversidade e estímulos visuais existirem em uma paisagem, mais interessante e animada ela se tornará, despertando a intenção de vivenciá-la e interpretá-la, tendo na diversidade de detalhes um fator relevante para heterogeneidade dos espaços e das paisagens urbanas (CATROGIOVANNI, 2013; JACOBS, 2011).

A qualidade da paisagem e sua valorização como elemento que agrega valor à vida da cidade são resultantes das melhorias na infraestrutura, equipamentos e serviços públicos que a qualificam. A diversidade e variedade de artefatos urbanos como marcos, praças, jardins, parques, ruas e passeios e a conservação de bens patrimoniais ambientais, históricos e culturais são ações que proporcionaram a Curitiba maior atratividade e encantamento, qualificando ambientalmente os espaços e as paisagens urbanas para usos diversos, dentre eles o turismo. Teoricamente o cuidado com o meio ambiente se torna um elemento determinante na qualidade da paisagem, uma vez que ambientes seguros, limpos, livre de poluição são valorizados e admirados, atribuindo valor às paisagens urbanas (CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).

A paisagem é um atrativo primordial no desenvolvimento turístico de uma cidade, sua identidade, originalidade, hábitos e costumes aguçam o interesse de visitação. Esforços com a finalidade de restaurar espaços de valor cultural e histórico, assim como de preservação ambiental, necessitam ser trabalhados para valorizar a paisagem das cidades, qualificando a vida de quem a desfruta diariamente, além de que as paisagens possuem memória, apresentam registros do passado e do presente que juntos formam um grande atrativo para o turismo (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001).

As melhorias na cidade são apropriadas pelo turismo, seja para visitação ou como suporte à prática. Em Curitiba os espaços que são visitados e

utilizados pelo turismo apresentam serviços, equipamentos e infraestruturas, assim como ambientes com complexidade estética, conservados e com riqueza de detalhes que qualificam a paisagem e valorizam a visita. Apresentando estes espaços de modo convidativo aos moradores e visitantes incentiva-se a vivência da cidade em busca de seus atrativos e espaços singulares de interesse turístico (PACE, 2011; KAICK *et al.*, 2011).

A intencionalidade de formar paisagens diversas e o cuidado com a manutenção, a estética e a construção delas oportunizaram a Curitiba níveis variados de motivação de visita. O turismo se apropria por meio de seus mais variados segmentos, dos atrativos e das paisagens existentes, sendo os principais exemplos os parques, as praças, o calçadão e o setor histórico. Estas paisagens são as principais motivadoras de visita da cidade, assim como imprescindíveis para formação das imagens que os turistas têm de Curitiba como cidade planejada e com qualidade de vida (PEDRON, 2013; HORODYSKI, 2014).

Os aspectos urbanos de limpeza, áreas verdes, conservação dos edifícios, poluição do ar e sonora e a organização da cidade são percebidos pelos turistas que valorizam estes elementos na paisagem Curitiba, qualificam a experiência turística deste destino e são responsáveis pela boa imagem formada quando visitam este destino turístico (SCHERER, 2002; PEREIRA, 2009; KOMOROWSKI, 2007).

#### 4.7 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

O desenvolvimento deve ser entendido como as condições dos usuários de usufruir, criar e recriar a cidade sem restrições, desfrutando de benefícios que vão além de ganhos econômicos, mas que insiram a população no mercado de trabalho, oportunizem uma circulação eficiente a um preço acessível, criem espaços de lazer e cultura, proporcionem ambientes seguros e saudáveis, oportunizem a formação educacional, técnica e profissional, enfim que atendam as demandas de modo a produzir o bem-estar da população que a ele tem direito (DUARTE, 2011; MARICATO, 2013; HARVEY, 2013).

O quadro a seguir identifica a evolução da discussão de diversos elementos que fazem parte do desenvolvimento social e econômico nos Planos

Diretores de 1943, 1966 e 2004 e suas facilidades para o incentivo do turismo em Curitiba. Por meio das melhorias promovidas para a população eles estimularam e dotaram a cidade de qualidade para a prática da atividade turística.

**Quadro 10** - Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba (continua)

<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1943</b>			
<b>Plano Agache</b>			
<b>Capítulo, Seção ou Artigo</b>	<b>Referente à</b>	<b>Influência no turismo</b>	<b>Influência no turismo em Curitiba</b>
Título III – Centros Funcionais ou Centros Especializados; Seção II - Centro Comercial e Social; Seção VIII – Centro de Instrução; Seção V – Centro Esportivo; Seção VI – Hipódromo e Exposição-Feira	A implantação de centros funcionais e especializados com a concentração das atividades comerciais, sociais, educação, esporte, lazer e entretenimento.	As funções trabalhadas nos centros funcionais têm a capacidade de estimular a visita em áreas distintas da cidade motivada por interesses diversos como compras, estudos, eventos e entretenimento.	A criação de áreas de concentração de atividades específicas de compras, educação, esporte e lazer criaram em Curitiba atrativos e áreas gravitacionais com diversas motivações.
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 1966</b>			
<b>Plano Preliminar</b>			
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano – Introdução	Renovação Urbana por meio de uma política que visa a melhorias de equipamentos e serviços públicos.	Tais equipamentos e serviços serão utilizados por todos os usuários da cidade sejam eles moradores ou visitantes, oportunizando novos usos para ambientes antes degradados (LEMOS, 1999; BERTONCELLO, 1999; RAMÍREZ, 2008; SCHETTINI, 2008; XAVIER, 2007).	A renovação da qualidade dos equipamentos e serviços públicos incrementam a atratividade e a competitividade do destino turístico Curitiba, possibilitando maior qualidade na experiência turística.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano	Tal caracterização do solo pretende proporcionar estímulos à criação de	Aproveitam-se as potencialidades humanas e naturais de cada área da cidade, surgindo novos usos	Em Curitiba em muitos espaços pode-se vivenciar experiências



**Quadro 10**— Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
2. Zoneamento	melhores condições de vida aos usuários da cidade, de modo a respeitar hábitos e usos locais para enriquecer a vida urbana.	que venham a contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população, podendo o turismo ser uma nova atividade econômica a ser incorporada a determinadas localidades que possuam qualidades para tal fim (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001; CARRERA, 2003).	de visitação únicas fruto das características singulares da localidade e de seus usos, possibilitando a prática do turismo como atrativo.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	Propõe que o centro seja o local de atração de trabalho e comércio.	Oportuniza a concentração de equipamentos e serviços que possam interessar ao turismo (BOULLÓN, 2002).	A concentração de equipamentos e serviços, sejam turísticos ou não, proporciona o surgimento de áreas gravitacionais para o turista circular. Como é o caso do calçadão e dos centros culturais e de compras da cidade, assim como a concentração de equipamentos como restaurantes, bares e hotéis.
Diretrizes do Plano Diretor Anexo ao Plano 2. Zoneamento	Zona Especial – Setor Recreativo – criada por meio da implantação de grandes áreas verdes ao redor da cidade, separando áreas industriais de habitacionais, excitando o uso coletivo do lazer e recreação conforme a necessidade da comunidade.	Formando áreas de lazer e entretenimento para os cidadãos que devido a sua qualidade e elementos estéticos e construtivos são apropriadas pelo turismo na cidade (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).	As áreas verdes de Curitiba estão entre os principais atrativos da cidade, e são uma das principais responsáveis pela qualidade da experiência turística neste destino.

**Quadro 10**— Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
<b>PLANO DIRETOR DE CURITIBA – 2004</b>			
Título II da Política de Desenvolvimento Urbano Art. 6º. <b>Objetivos Gerais</b>	V - promoção social, econômica e cultural da cidade pela diversificação, atratividade e competitividade das atividades; XII - preservação e recuperação do ambiente natural e cultural;	Tais objetivos de forma indireta influenciam e são influenciados pelo turismo como um instrumento de desenvolvimento encontrando nos bens naturais e culturais da cidade elementos de atratividade para a prática desta atividade (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).	Estas diretrizes possibilitam o incentivo a novas formas de usos e de atividades econômicas que venham a aliar a preservação e o uso com ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais tendo no turismo uma destas atividades.
Título II da Política de Desenvolvimento Urbano Art. 7º. <b>Diretrizes Gerais</b>	III - promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município; V - elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico; VIII - otimizar o uso das infraestruturas instaladas, em particular as do sistema viário e de transportes.	Tais Diretrizes Gerais de forma indireta influenciam e são influenciadas pelo turismo como um instrumento de desenvolvimento sustentável encontrando nos bens naturais e culturais da cidade elementos de atratividade para a prática desta atividade (BOULLON, 2002; GÂNDARA, 2008).	
Título IV da Política Social e Econômica Capítulo II – Do Desenvolvimento Econômico, <b>Art. 44 e 45</b>	Esta política está diretamente relacionada à de desenvolvimento social e atrelada ao bem-estar da comunidade, na tentativa de melhorar a qualidade de vida da população por meio da	Tal política abre a possibilidade do uso do turismo como uma nova ferramenta de desenvolvimento econômico, que pode proporcionar a concretude dos objetivos e das diretrizes descritas no plano. Uma vez que	O surgimento de espaços turísticos como setores tradicionais e históricos, áreas culturais, atrativos naturais como

**Quadro 10**— Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
	geração de oportunidades locais para novos campos de trabalho e renda, em busca de um desenvolvimento econômico com equidade social e respeito ao meio ambiente. Incentiva o empreendedorismo e as organizações locais.	consiste em uma atividade que para seu pleno desenvolvimento deve utilizar os recursos naturais e culturais, busca incentivar as potencialidades humanas locais para geração de ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais, assim mantendo a atratividade e o desenvolvimento da prática turística (VERA REBOLLO <i>et al.</i> , 2011; LEMOS, 1999; TELES, 2009).	parques, devem ser utilizados pela população, seja para lazer, cultura, aprendizado ou atividade econômica. Possibilita ganhos sociais, culturais, ambientais e econômicos, e não espaços segregados e de uso exclusivo dos turistas.
Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento Social, Seção IV – Da Educação, <b>Art. 36 e 37</b>	Art. 36. A política municipal de educação tem como fundamento assegurar ao aluno educação de qualidade para o exercício da cidadania, de modo a estimular o ensino por meio de programas educacionais;  Art. 37 Diretrizes  IV - promover a articulação e a integração das ações voltadas à criação de ambientes de aprendizagem.	Tais ambientes não necessariamente necessitam ser as escolas e colégios, mas espaços públicos como parques, praças, edificações, instituições culturais, museus, entre outros, que proporcionem aos alunos ambientes de aprendizagem e geração de conhecimento. Tais espaços podem se tornar de interesse de visitação turística, assim como roteiros turísticos pela cidade podem ser utilizados como instrumentos interativos de ensino e aprendizagem em diversas áreas (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).	A criação de parques e espaços culturais como centros de aprendizagem, museus, centros culturais, a Universidade do Meio Ambiente, e parques que integram elementos ambientais e culturais são atrativos turísticos de aprendizagem e contemplação, que agregam valor ao turismo de Curitiba contando sua história e resguardando sua memória.
Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento	Art. 38. A política municipal do esporte e lazer tem como fundamento a promoção de ações que possibilitem a	O turismo se apropriou de forma mais fácil de locais que já vêm sendo apropriados pela população local, dotados de	É importante frisar que a cidade de Curitiba possui diversas áreas abertas que

**Quadro 10**— Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba  
(continuação)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
Social, Seção V – Do Esporte e Lazer, <b>Art. 38 e 39</b>	utilização do tempo livre, a prática esportiva, a melhoria e conservação da saúde por meio da atividade física e sociabilização.	infraestrutura, de serviços e de vida.	possibilitam a atividade recreativa, de lazer e esportiva, portanto o incentivo de seu uso é uma estratégia que possibilita uma imagem de qualidade de vida da população, onde há opções de lazer e esporte de forma gratuita e acessível a todos, tornado assim tais espaços atrativos à implantação e apropriação pelo turismo, onde as atividades são compartilhadas de forma não excludente com a comunidade local (BOSELMMANN, 2008; CUTTER, 1985; GÂNDARA, 2008).
Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento Social, Seção III – Da Defesa Social, <b>Art. 34 e 35</b>	Tais artigos tratam da segurança pública no combate à violência e defesa dos usuários da cidade.	A segurança consiste em um elemento de serviço e infraestrutura urbana que qualifica o ambiente visitado, de modo a proporcionar ao usuário, visitante ou morador, um ambiente seguro, para que este o possa usufruir de forma tranquila, sendo um fator de decisão na escolha de visitação (GÂNDARA, 2008;	Em diversos espaços públicos de Curitiba como praças, parques, ruas, centro histórico, entre outros, é observada a implantação de usos diversos em horários e dias determinados possibilitando o interesse de circulação e de animação nestes locais,

**Quadro 10**— Transformações no desenvolvimento social e econômico e suas influências no turismo em Curitiba (conclusão)

Capítulo, Seção ou Artigo	Referente à	Influência no turismo	Influência no turismo em Curitiba
		BOULLON, 2002; LOPES PALOMEQUE, 1995; AMORIM <i>et al.</i> , 2012).	incentivando seus usos e consequentemente possibilitando maior segurança nestas áreas, que devido as suas características de conservação e infraestrutura possibilitam a formação de uma imagem positiva da cidade.

FONTE: Elaborado pelo autor.

As políticas estipuladas nos planos diretores têm a finalidade de induzir, orientar e disciplinar o crescimento da cidade aliando o desenvolvimento econômico ao social, na intenção de encontrar alternativas e incentivar a geração de trabalho e renda com melhoria das condições de vida da população. Seja por meio da criação de novos postos de trabalho, ou por colocar a cidade em evidência no cenário global, buscam demonstrar vantagens que sejam reconhecidas por organizações que venham a ter interesse em se instalar na cidade. (GÂNDARA, 2008, 2010b; PALOU RUBIO, 2006; AZEGLIO; CAMPUBRÍ *et al.*, 2009).

Deste modo, o turismo é um instrumento que pode atuar nas duas frentes: por um lado como atividade econômica geradora de emprego e renda, apropriando-se das melhorias realizadas na cidade, e como oportunidade alternativa de geração de emprego e renda. Por outro lado, a atividade turística pode ser trabalhada como um mecanismo de divulgação da cidade, por meio das experiências prazerosas que os turistas têm ao visitar seus atrativos, divulgando positivamente os atributos que os surpreenderam e que registraram nas vivências no destino visitado. Além de possibilitar aos residentes da cidade espaços de qualidade que devem se tornar áreas de inclusão e não exclusão incentivando aos moradores os usos recreativo, cultural, de aprendizagem, de trabalho e de lazer (BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001; VERA REBOLLO *et al.*, 2011; LEMOS, 1999; TELES, 2009).

Os centros funcionais idealizados no Plano Agache — de compras, educação, esportes, além do hipódromo e exposição e feira — tornaram-se áreas de interesses turísticos, com a capacidade de atração de residentes e visitantes em busca de compras, estudos, eventos, esporte e lazer.

Tais centros ao manter as características funcionais geram trabalho e renda pelo uso por moradores e turistas que circulam pelas ruas da cidade. As compras sempre estiveram entre uma das motivações e atividades realizadas em viagens, a concentração das lojas em um mesmo local facilita a circulação dos turistas (DEL RIO, 1990; BERTONCELLO, 1999).

Uma cidade universitária também atrairia estudiosos, favorecendo a pesquisa e o estudo, tornando a cidade um polo de pesquisa, ocasionando a realização de eventos acadêmicos que movimentam o turismo na cidade (CARRERA, 1999; TELES, 2009).

Um centro esportivo se torna um atrativo turístico de expressão uma vez que as competições e campeonatos esportivos têm a capacidade de atrair espectadores e competidores de diversas localidades (CARRERA, 1999; TELES, 2009).

Uma área de lazer a elite da cidade, tornando um marco sendo muitas vezes espaço de interesse e de desejo de visitação de moradores e visitantes

Os centros funcionais trabalhados pelo Plano Agache são marcos na paisagem de Curitiba e cada área determinada no Plano de 1943 ainda possui uma forte ligação com as funções ali estipuladas. Estes centros acabaram por apresentar oportunidades de visitação, e atualmente são utilizados tanto por visitantes quanto por residentes, com motivações diversas, que encontram nestes locais uma concentração de atividades e serviços assim como uma infraestrutura que facilitam e qualificam cada um destes locais, satisfazendo necessidades e motivações.

O Plano de 1966 trabalhou melhorias na infraestrutura, que para muitos autores oportunizam novos usos para ambientes antes degradados, incentivando a instalação de organizações que proporcionam trabalho e renda, a concentração de equipamentos e serviços que podem ser de interesse do turismo, como hotéis, restaurantes, lojas de souvenirs, etc. formando nesta zona da cidade uma área gravitacional de circulação de turistas e residentes (YAZIGI, 2009; DUARTE, 2011; EJARQUE, 2005; RAMÍREZ, 2008).

As diretrizes de zoneamento presentes no Plano Diretor de 1966 caracterizam o solo na busca de estímulos para criação de melhores condições de vida aos usuários da cidade. Respeitar hábitos e usos locais enriqueceriam a vida urbana, aproveitando potencialidades humanas e naturais de cada área da cidade, surgindo novos usos que contribuem para a melhoria da qualidade de vida da população, podendo o turismo ser uma nova atividade econômica a ser incorporada a determinadas localidades, desde que possuam qualidades para tal fim, como é salientado teoricamente por alguns autores (CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011; SIMÃO, 2001; CARRERA, 1999).

Exemplo disso são as Zonas Especiais de Recreação, áreas verdes que foram apropriadas pelos residentes como espaços de lazer e convívio social. Antes destinadas à conservação ambiental e ao controle de enchentes, foram clamadas a assumir mais funções como lugar de esporte, cultura e lazer, agregando na paisagem curitibana cenários marcantes que são dos fatores que mais atraem os turistas e auxiliam na constituição de uma imagem de cidade com qualidade de vida (RECHIA, 2005; KAICK *et al.*, 2011).

O documento analisado demonstra a interação entre o desenvolvimento econômico, a cultura e o meio ambiente, na intenção de oportunizar ambientes saudáveis para diversas funções da vida urbana, na busca de alternativas e incentivos as novas atividades econômicas nas diversas zonas da cidade. Uma delas é o turismo que se apropria das melhorias estipuladas pelo plano e pode auxiliar no desenvolvimento econômico e social, por meio da criação de trabalho e renda (BUENO, 2007; CAMPOS FILHO, 2003; MARICATO, 2001; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009).

As diretrizes e os objetivos de desenvolvimento econômico estão presentes no Plano de 2004 no Título IV da Política Social e Econômica Capítulo II – Do Desenvolvimento Econômico. O turismo pode surgir como um dos instrumentos a usar potencialidades locais e mão de obra qualificada para sua prática, assim como oportunizar a inserção de parcela da população no mercado de trabalho por meio de incentivos à produção de bens de interesse turístico e por meio do trabalho no *trade* (CORIOLANO, 2005).

Tais diretrizes abrem a possibilidade para o uso do turismo como uma nova ferramenta de desenvolvimento econômico, que pode proporcionar a concretude dos objetivos e das diretrizes descritas no plano. Uma vez que

consiste em uma atividade que para seu pleno desenvolvimento deve utilizar os recursos naturais e culturais, busca incentivar as potencialidades humanas locais para geração de ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais, assim mantendo a atratividade e o desenvolvimento da prática turística, em um espaço de inclusão e não de segregação (YAZIGI, 2001; SOUZA, 2005; CÉSAR; STIGLIANO, 2010; LOCH *et al.*, 2008).

O plano diretor de 2004 em muitas partes menciona a necessidade de criar possibilidades de novos empregos e espaços produtivos, de modo a incluir a população em um desenvolvimento mais equilibrado e equitativo social e economicamente. Daí se entende que o turismo, tanto como atividade econômica quanto como ferramenta de oportunidade de distribuição de renda e ganhos sociais, pode auxiliar na concretização de tais objetivos e diretrizes, pode vir a utilizar potencialidades naturais, culturais e humanas existentes em determinados espaços que não são utilizadas por outras atividades econômicas (CORIOLANO, 2005; YAZIGI, 2009).

O turismo oportuniza o desenvolvimento de uma atividade alternativa a comunidades que muitas vezes não encontram inserção no mercado convencional, seja por meio de produção de bens de consumo e culturais, seja pelo uso da mão de obra em atrativos, equipamentos e serviços existentes na localidade.

As ações propostas e destacadas nos planos diretores, tais como ações de cunho social, de habitação, segurança pública, saúde, educação, lazer e esporte, cada uma em seção específica no Título IV da Política Social e Econômica Capítulo I – Do Desenvolvimento Social, onde é verificada a preocupação em proporcionar ao usuário de Curitiba espaços públicos seguros como parques, praças, edificações, instituições culturais, museus, entre outros, podem proporcionar ambientes de recreação, aprendizagem, descanso e geração de conhecimento. Tais espaços podem se tornar de interesse de visitação turística, assim como roteiros turísticos pela cidade podem ser utilizados como instrumentos interativos de ensino e aprendizagem, descoberta e diversão em diversas áreas, como expressão nas discussões teóricas diversos autores. (ASCHER, 2010; LOPES, 1998; RAMOS *et al.*, 2008; LOPES PALOMEQUE, 1995; CAZES GEORGE, 1995).



A variedade de elementos urbanos como praças, parques, monumentos e edificações de cunho cultural e educacional proporcionou a Curitiba uma diversidade de atrativos que agregam valor à visitaõ oportunizando experiências de aprendizado e contemplaçã. Possibilitam o uso de diversos segmentos do turismo neste mesmo destino, com destaque para o turismo de eventos que vem crescendo a cada ano (CASTROGIOVANNI, 2001; VERA REBOLLO *et al.*, 2011).

O lazer e o esporte sã atividades que os planos também priorizam no espaço público, propiciando o surgimento de ambientes de convívio e encontros sociais. Por meio de intervenções que qualificam estas áreas verdes da cidade, tais espaços foram reconhecidos e apropriados pelos cidadãos para esta finalidade. E devido a suas qualidades alguns se tornaram objetos de desejo de consumo de turistas e visitantes que, como os residentes da cidade, utilizam e valorizam as áreas verdes de Curitiba (RECHIA, 2005).

As áreas voltadas ao lazer e ao esporte foram idealizadas de modo a construir espaços com qualidade estética na paisagem urbana formando uma marca de identidade. Agregam paisagens naturais, monumentos e construções com características arquitetônicas modernas e projetos culturais nos espaços públicos da cidade. Originam assim uma imagem positiva de urbanidade, organização, planejamento e qualidade de vida. Tal imagem é resultado de propostas dos planos diretores, tendo como intenção dotar a cidade de uma identidade específica, utilizando seus espaços públicos para propiciar experiências de lazer, cultura, aprendizado, contemplaçã e esporte (RECHIA, 2005).

Muitas destas áreas verdes foram apropriadas pela população local por apresentarem infraestrutura de qualidade, equipamentos que permitem seu uso para diferentes finalidades já discutidas, e segurança, estimulando o convívio social e a atração de pessoas para estes locais. Deste modo, com é discutido por alguns autores, o turismo se apropria destes espaços mas sem excluir seus antigos usuários, agregando valor a áreas verdes que dessa forma se caracterizam por mais um uso (VERA REBOLLO *et al.*, 2011; AMORIM *et al.*, 2012).

A questão da segurança pública é essencial para o bom funcionamento da atividade turística, uma vez que é um fator definidor de qualidade na experiência dos turistas na cidade. Tal aspecto deve ser pensado e trabalhado no plano diretor de modo a se tornar uma política, uma vez que este é um problema urbano de grandes centros, mas que deve ser minimizado para diminuir a insatisfação dos residentes e turistas, já que está diretamente relacionado à qualidade das experiências turísticas e muitas vezes é o principal elemento que acarreta sensação de falta de segurança e a consequente fuga dos usuários de áreas com potenciais e interesse para visitação (BOULLÓN, 2002; RODRIGUES, 2001; YÁZIGI, 2001; SOARES JUNIOR, 2014).

O Plano de 1966 trabalhou a questão de forma indireta enfocando mais a manutenção da limpeza dos espaços públicos, assim como seus usos para fins recreativos e de aprendizado, na tentativa de humanizar e personalizar tais espaços. Já o Plano de 2004 proporcionou uma discussão maior quanto à segurança pública, defendendo a necessidade de usos mesclados em diversas zonas da cidade possibilitando a prevenção da criminalidade (JACOBS, 2011).

A questão da segurança pública necessita de atenção pois esta variável consiste em um dos elementos fundamentais para caracterizar a imagem de uma localidade como área próspera e com qualidade de vida. A sensação de insegurança afasta as pessoas de espaços públicos e de determinadas ruas da cidade (SOARES JUNIOR, 2014; AMORIM *et al.*, 2012).

A cidade será mais interessante para o turista ou residente quanto maior for a capacidade de ruas e espaços públicos de satisfazer e impressionar seus usuários, por seus usos, estética e qualidade ambiental. Portanto, os usuários destes espaços ao dizerem que a cidade não é segura estão relatando que se sentem vulneráveis a riscos nas ruas e espaços públicos (JACOBS, 2011; YAZIGI, 2009).

Deste modo, é preciso que se resolva a questão de segurança não simplesmente aumentando o policiamento, nem promovendo ações de dispersão de indivíduos ou grupos de indivíduos de um determinado espaço da cidade. Tais ações podem acarretar na falta de uso destes espaços e maior insegurança nas ruas (JACOBS, 2011).

Mas é preciso dotar as ruas com infraestrutura adequada, delimitar espaços públicos e privados e providenciar usos diversos para as ruas de

modo a manter constante movimento e interesse, proporcionando aos seus usuários a sensação de segurança e hospitalidade (SOARES JUNIOR, 2014).

O risco muitas vezes é derivado da circulação de desconhecidos por uma região, o que ocasiona em determinadas cidades investimentos em sistemas de segurança para pátios internos e áreas de recreação, delimitando espaços de segregação e exclusão na cidade (AMORIM *et al.*, 2012).

O espaço público, como ruas, calçadas, parques e praças, deve fornecer segurança e acolhimento a visitantes e residentes, uma vez que é por estes espaços que eles irão transitar. A forma mais eficiente para isso é possibilitar na maior parte do tempo uma constante vigilância espontânea de toda a população nestes espaços (JACOBS, 2011; SOARES JUNIOR, 2014).

Tal vigilância só será possível se os olhos dos habitantes estiverem, de forma instintiva e inconsciente, policiando as ruas e espaços públicos de sua cidade. Para isso, é preciso tornar os espaços abertos interessantes de serem olhados e vivenciados por todos os seus usuários (AMORIM *et al.*, 2012; JACOBS, 2011).

É preciso que sejam ofertados às pessoas motivos para que elas utilizem as calçadas, ruas, praças e parques da cidade. Atividades recreativas, desportivas e culturais possibilitam os usos diversificados dos espaços por meio da implantação de atividades econômicas variadas como lojas, bares, restaurantes, etc., que favoreçam a circulação de pessoas nas mais diversas horas do dia e da noite.

Deve haver um comércio bem diversificado, que incentive a circulação de pessoas pelas ruas, uma vez que a presença delas tem a capacidade de atrair outras pessoas. Apreciar a circulação dos indivíduos é um dos prazeres evidentes em diversas cidades (JACOBS, 2011; SOARES JUNIOR, 2014).

A real delimitação entre o espaço público e o privado, os olhos atentos em uma vigilância inconsciente pelos moradores, consequência das atividades diversas das ruas da cidade que a tornam interessante, são dois elementos importantes para a segurança. A eles deve se unir a questão da infraestrutura.

Esta possibilita acolhimento e hospitalidade aos usuários das ruas por meio de mobiliários urbanos como iluminação, lixeiras, sinalização, bancos, arborização, entre outros. Em conjunto com a conservação dos edifícios, das vias de circulação de veículos e de pedestres e os aspectos ambientais da

cidade proporcionam aos usuários sensações de segurança ao circular pela urbe (SOUZA, 2013).

Dito isso, é válido ressaltar que a questão da segurança influencia na qualidade e formação da imagem de uma cidade e de um destino turístico, uma vez que a experiência turística de qualidade é diretamente ligada a emoções e sensações que os turistas sentem ao vivenciar a cidade (AMORIM *et al.*, 2012; GÂNDARA, 2001).

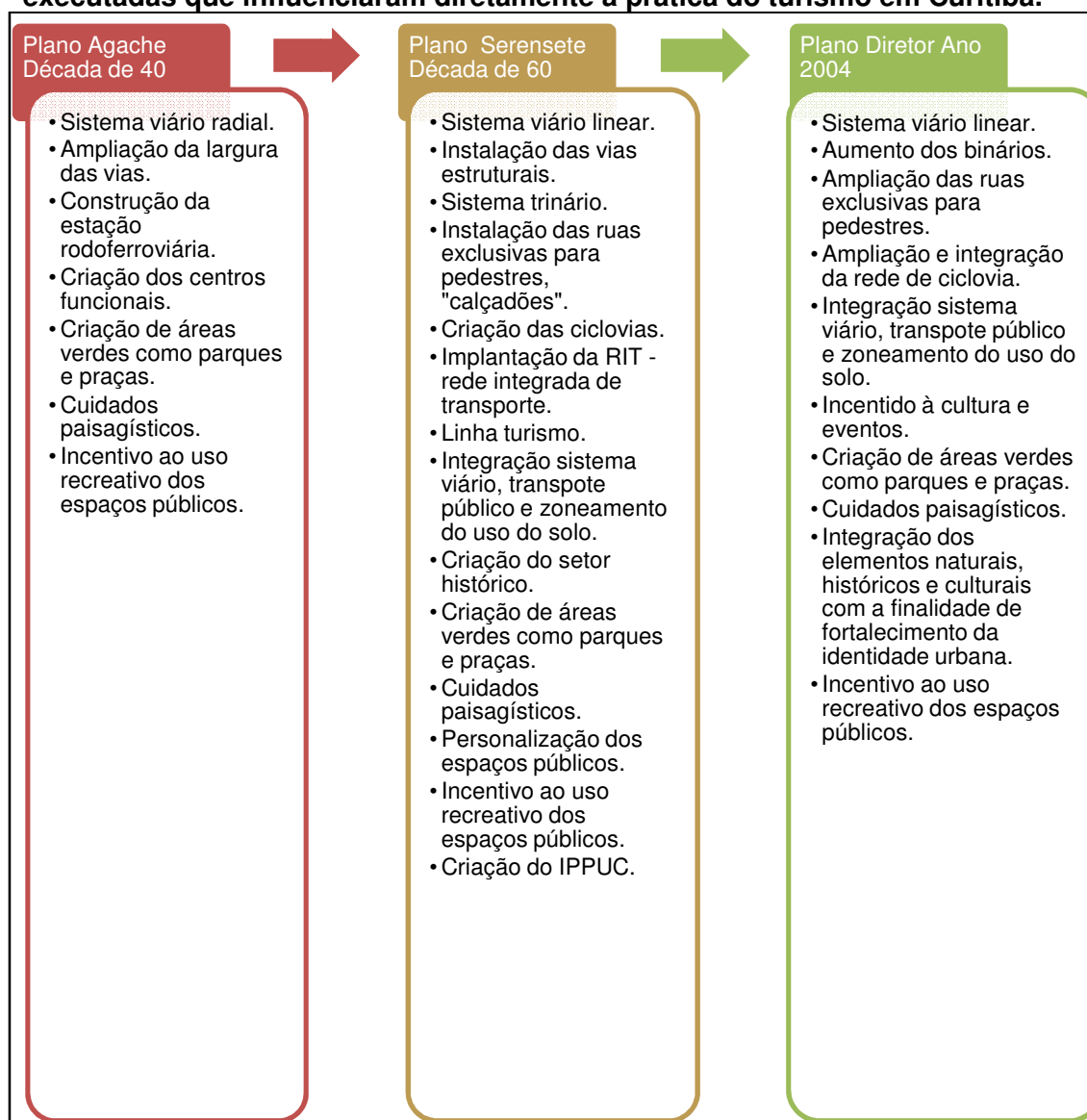
Portanto, as ruas e os espaços públicos devem estar preparados para circulação de todos, em verdadeiros espaços de inclusão, onde a diversidade de usos, a qualidade ambiental e de conservação e a infraestrutura possibilitem o encontro de diversos indivíduos, tendo na diversidade de usos e grupos de pessoas um elemento de diversão e interesse, influenciando positivamente na segurança, na imagem, na qualidade e na civilidade da cidade.

O desenvolvimento social e o econômico não podem ser tratados desvinculados um do outro, pois só é possível alcançar desenvolvimento na medida em que a cidade ofereça a seus cidadãos oportunidades de criar, recriar e viver a cidade, inserindo-os de forma produtiva, para desfrutarem dos benefícios a que têm direito, usufruindo a cidade e atendendo demandas de bem-estar.

#### 4.8 TRANSFORMAÇÕES DOS PLANOS DIRETORES E AS FACILIDADES PARA O TURISMO EM CURITIBA

É possível observar por meio das diretrizes dos planos diretores que muitas das ações e propostas dos planos possuíam a intenção de fomentar o desenvolvimento tanto social quanto econômico da cidade de Curitiba. Muitas das propostas alcançaram resultados em uma determinada área da cidade, favorecendo uma parcela da população e estimulando a prática do turismo como pode ser observado na linha do tempo a seguir.

**Figura 8 - Linha do tempo das melhorias propostas nos planos diretores e executadas que influenciaram diretamente a prática do turismo em Curitiba.**



Fonte: Elaborado pelo autor.

O Plano Agache não foi totalmente implementado por diversos problemas, já discutidos anteriormente, mas a sua execução parcial deixou marcas na cidade de Curitiba que são elementos importantes para o turismo e a manutenção da imagem da capital paranaense (CURITIBA, 1943; MENEZES, 1996; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

No sistema viário definiu-se um rol das principais vias de circulação, assim como sua estética e alargamento, com destaque para as ruas e avenidas Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e o eixo monumental da avenida Cândido de Abreu (OLIVEIRA, 2000; RAMOS; GÂNDARA; TRAMONTIM, 2008).

A caracterização da cidade em centros funcionais acarretou em uma cidade fragmentada que em cada área, definida com uma função específica, possuía vida social e econômica. Tais centros se tornaram zonas que concentraram e concentram até os dias de hoje atividades específicas. Oportunizam uma variedade de paisagens, edificações e usos das áreas da cidade, surgindo assim distintos artefatos e marcos urbanos que chamam a atenção e diversificam os interesses turísticos, uma vez que nestes locais o turismo se apropriou destas benfeitorias e melhoras oportunizadas pelo desenvolvimento e firmou ali atrativos e produtos turísticos que são comercializados. Como exemplos Mercado Municipal, Centro Politécnico, Centro Esportivo do Tarumã, Centro comercial da cidade e Centro Cívico.

A preocupação com a manutenção e o embelezamento dos espaços públicos da cidade e a implantação de áreas verdes para proteção e uso recreativo, de contemplação e de lazer oportunizaram o entendimento que estas áreas são importantes para a melhoria da qualidade de vida da comunidade, incentivando a manutenção e a ampliação das mesmas, conforme o crescimento da população. (BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; SINCLAIR *et al.*, 1994).

Por fim, é importante salientar as primeiras iniciativas de buscar a participação da população na gestão e no planejamento da cidade, no processo de controle e avaliação do plano, assim como a importância de a população tomar conhecimento das propostas do plano a ser implementado. A formação de uma comissão do plano da cidade para auxiliar na sua execução e avaliação incentivou a formação das bases para uma efetivação do planejamento e gestão participativa na cidade (MORETTI, 2007; BRASIL, 2001; FIRKOWSKI, 2009; MARICATO, 2001).

O Plano Diretor de 1966 concretizou a iniciativa do planejamento participativo, por meio dos seminários Curitiba do Amanhã, com a intenção de inserir a comunidade na discussão, envolvê-la no processo de gestão e solução dos problemas urbanos, intensificando no cidadão o sentimento de pertencimento, para facilitar e auxiliar na execução das propostas elaboradas no plano.

Outro legado deste plano são as melhorias na mobilidade urbana por meio da readequação do sistema viário, com a formação de eixos estruturais e

do sistema trinário, o qual previa uma via exclusiva para o fluxo do transporte coletivo, assim como a implantação de vias exclusivas de circulação de pedestres (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000; CURITIBA, 1966; IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Tais iniciativas demonstram a necessidade de combate aos congestionamentos urbanos, e a inovação no momento de priorizar o transporte coletivo e possibilitar outra modalidade de circulação, não motorizada, incentivando ganhos sociais, ambientais, econômicos e culturais, em vias de circulação para uso exclusivo de pedestres e ciclovias instaladas na cidade (DUARTE, 2011; RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

Tais iniciativas têm efeitos diretos na prática do turismo, uma vez que auxiliam no deslocamento mais eficiente entre os pontos de interesse, os acessos de entrada e saída da cidade, além de possibilitar a elaboração de roteiros diferenciados onde o turista pode realmente vivenciar e experimentar a cidade (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2011).

Quanto ao meio ambiente, o plano mantém a mesma linha de pensamento do Plano Agache, incentivando a criação de espaços livres para serem utilizados pelos usuários da cidade para área de lazer e recreação, em praças, ruas, jardins e parques com um tratamento paisagístico para manter a qualidade estética e ambiental (CURITIBA, 1966, MENEZES, 1996; TRINDADE, 1997).

Em relação aos parques, estes são utilizados como instrumentos de proteção da natureza, impedindo a ocupação de fundos de vale e áreas de nascentes, normalmente com lagos a serem usados no combate a enchentes. Tais equipamentos vêm aumentando ao longo dos anos em Curitiba, buscando manter a qualidade ambiental seguindo as orientações do Plano Agache, que mencionava a necessidade da criação de tais áreas proporcionalmente ao crescimento da cidade, para manter os níveis de qualidade (TRINDADE, 1997; CURITIBA, 1943).

Tal iniciativa proporcionou diversas áreas com qualidades ambientais que oportunizaram a formação de uma imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida, sendo estes ambientes atrativos ao turismo, e em muitos

casos se tornando as principais áreas de atração na cidade, como explicam na teoria alguns autores. (CAMPOS FILHO, 2003; DEL RIO, 1990; LAMAS, 2000; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009).

A proteção ao patrimônio cultural é outra iniciativa estipulada no plano, por meio da formação de um Setor Tradicional Histórico, o qual possui uma legislação específica de uso e ocupação do solo, assim como de conservação das edificações e espaços públicos (CURITIBA, 1966; OLIVEIRA, 1999).

Tal iniciativa estimula o turismo proporcionando a manutenção da memória e da história da cidade, contada através de símbolos e signos, incentivando o aprendizado e a investigação dos legados culturais por meio do uso cultural desta área da cidade. O consumo dos bens culturais ocorre por meio da apropriação, da revitalização e da proteção do patrimônio existente, oportunizando novas ofertas de trabalho e renda (BERTONCELLO, 1999; SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; SIMÃO, 2001).

As paisagens formadas por este Setor se tornaram atrativos da cidade, uma vez que possuem qualidades ambientais e históricas que se destacam oportunizando nestas zonas novos usos para antigas edificações, protegendo-as e qualificando-as, agregando valor não só à atividade do turismo, mas à qualidade ambiental e cultural de Curitiba (LYNCH, 2011; OLIVEIRA, 1999; BOULLON, 2002, GÂNDARA, 2008).

Ficou evidenciado ao analisar o Plano de 2004 que ele mantém e amplia as ações dos planos anteriores e se preocupa em estipular imagens da cidade, com o cuidado em ordená-la de modo que possa transmitir essa imagem a moradores e visitantes. Tais imagens como explicam diversos autores (GÂNDARA, 2008; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010b; CAMPUBRÍ *et al.*, 2009; PINTO, 2012; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011) são inicialmente segregadas em cada área da cidade, mas todas com a mesma finalidade, transmitir qualidade de vida, seja em um bairro histórico que conta sua história por meio de legados conservados, seja pelos espaços urbanos abertos e bem arborizados, floridos, com qualidades visuais como a integração harmônica entre elementos artificiais e naturais, como nas praças, parques, jardins e passeios. Ou pela qualidade dos serviços prestados aos seus usuários: transporte, sistema viário, limpeza, segurança, entre outros. Quando tais imagens são tomadas em conjunto refletem uma cidade ordenada que possui



excelência em qualidade de vida .

Tais intervenções urbanísticas acabaram propiciando à cidade de Curitiba um espaço de qualidade, que oferece ao usuário, seja visitante ou visitado, a oportunidade de se surpreender ao andar pela cidade, podendo desfrutar em cada momento de lugares com imagens únicas focadas no meio ambiente, na cultura, na cidadania e na tecnologia, na criatividade e inovação, oportunizando uma imagem de qualidade de vida, oferecendo aos moradores e turistas espaços de lazer, recreação, aprendizado, comércio e encontros, aspectos importantes discutidos por diversos autores (WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010a).

As intervenções dos planos diretores de Curitiba aqui discutidas demonstram que a organização e a normatização impostas por tais documentos às formas da cidade, seja pelo zoneamento do uso do solo, seja pela opção do sistema viário e de transporte público, ou simplesmente pelas soluções e esforços para manutenção de um ambiente agradável aos seus usuários, proporcionaram à cidade uma infraestrutura que valoriza o espaço urbano. Consequentemente, ordenaram e planejaram Curitiba, estipulando critérios de formas e usos para cada lugar, transformando a cidade em um mosaico de espaços que devido ao planejamento proporcionaram à capital paranaense uma quantidade variada de elementos urbanos que fascinam a cada olhar.

Espaços com diversidade de paisagens e motivações a usos variados, dotados de infraestruturas de qualidade que favorecem a utilização para distintos segmentos do turismo, proporcionam o atendimento dos desejos e das necessidades dos visitantes originando imagens positivas da cidade como ecológica, com qualidade de vida e planejada. Confirmam-se as expectativas dos turistas quanto às experiências prazerosas que vêm contribuir para a comprovação da imagem difundida ao público sobre a cidade de Curitiba.

## **5. SATISFAÇÃO E IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA PELA PERSPECTIVA DE VISITANTES E VISITADOS**

O planejamento urbano de Curitiba proporcionou a formação de uma imagem de qualidade de vida, que passou a ser reconhecida por todo o país, devido aos índices que comprovavam tal fato. Desta forma, chamava a atenção e aguçava a curiosidade de visitantes que se deslocavam até a capital do Paraná (SOUZA, 2012; RIBEIRO, 2005; PEDRON, 2012; INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2012; TORRES, 2007).

A circulação de turistas em Curitiba é favorecida por sua localização estratégica para o comércio do MERCOSUL, assim como a instalação na década de 1990 de empresas do ramo automobilístico. Tais fatos, aliados à imagem que é transmitida, faz com que a cidade chame atenção e atraia investidores e turistas impulsionando o setor de turismo voltado aos eventos e negócios. Chegou a receber 3.714.180 turistas no ano de 2012 (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2012; MOSSATO, 2007; SOARES JUNIOR, 2007; KAICK, 2007).

A maioria dos visitantes de Curitiba tem origem no próprio estado e nos estados de Santa Catarina e São Paulo, e 5,1% são turistas estrangeiros. A média de permanência dos turistas na cidade é de 4,4 dias, tendo um gasto diário de 106,14 dólares. Utilizam como principal meio de transporte à cidade o carro particular, seguido do ônibus e do avião (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2012; PACE, 2011).

As principais motivações que os atraem são negócios e atividades profissionais (40,2%), isto porque a cidade concentra, além da sede administrativa do Estado, as gerências regionais, estaduais e mesmo nacionais de diversas empresas privadas. Em segundo lugar aparece a visita a parentes e amigos (26,4%), seguido da atração motivada pelo lazer, recreação ou descanso (15,8%). É interessante frisar que entre os turistas estrangeiros esta é a principal motivação (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2012; PACE, 2011).

O aumento nas áreas verdes destinadas ao lazer na década de 1990 feito para suprir as necessidades da população, acabou por incrementar o turismo na cidade com a instalação do Jardim Botânico, Parque Tanguá,

Parque Tingui, Ópera de Arame e Bosque Alemão. Estas áreas verdes se tornaram os principais atrativos da cidade, com destaque para Parque Barigui, Parque Tanguá, Jardim Botânico, Ópera de Arame, Passeio Público, além de outros atrativos culturais como o museu Oscar Niemeyer, o bairro de Santa Felicidade e o Centro Histórico, sendo estes os atrativos mais visitados em Curitiba (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011; CUSTÓDIO, 2006; PEDRON, 2012; TORRES, 2007; BETAT, 2009; PACE, 2011; KAICK, 2007).

No ano de 1997 pela fusão de duas linhas de ônibus que tinham como objetivo a circulação de turistas e residentes pelos principais parques e atrativos da cidade, conhecidas como Linha Volta ao Mundo e Pró-Parques, surgiu a Linha Turismo, que desde então vem se destacando como serviço (e atrativo) que proporciona o deslocamento dos turistas aos 24 principais atrativos da cidade, dentre eles 8 parques e bosques, teatros, museus, centro histórico e logradouros de valor histórico e arquitetônico. Em 2008 a frota desta linha contava com ônibus *double-deck* favorecendo uma melhor visualização e integração com a paisagem (RIBEIRO, 2005; PEDRON, 2012; CURITIBA, 2013; URBS, 2013; INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011).

Houve um incremento na qualidade do serviço oferecido pela Linha Turismo, que possui atualmente gravação do roteiro em 3 idiomas, percurso de 44 quilômetros, frequência de 30 em 30 minutos, com saída da praça Tiradentes e pontos de parada específicos, com informações sobre horários e mapa da linha. Os turistas que a utilizam podem realizar um embarque e quatro reembarques com cada bilhete, possibilitando ao visitante escolher os atrativos que deseja visitar mais demoradamente conhecendo de passagem os demais atrativos da cidade (PEDRON, 2012; CURITIBA, 2013; URBS, 2013).

A Linha Turismo se destaca como atrativo e serviço turístico. Salienta-se a importância dos parques, áreas verdes da cidade que se tornaram artefatos urbanos reconhecidos pela qualidade tanto por residentes como por visitantes e configuram os principais atrativos de Curitiba (RIBEIRO, 2005; PEDRON, 2012; CURITIBA, 2013; URBS, 2013; INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011).

Os setores de eventos e da hotelaria tiveram um grande desenvolvimento a partir de 1999 com a criação do Convention & Visitors Bureau, que visa manter a promoção da cidade incentivando a captação de

eventos. Num período de 10 anos mais de 50 hotéis foram construídos em Curitiba, com destaque para o ingresso das redes internacionais, que de certa forma impulsionaram os empresários locais a formar suas próprias cadeias de hotéis, com destaque para as redes paranaenses Bourbon, Slaviero, Bristol e Deville (CUSTÓDIO, 2006; RAMOS, 2010; TORRES, 2007; MOSSATO, 2007).

O aumento da rede de hotelaria em Curitiba foi incentivado pela implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e da instalação de indústrias automobilísticas e multinacionais na cidade e na região metropolitana, desenvolvendo e ampliando o fluxo de turistas para negócios e para participação em eventos. Isso incentivou também o surgimento de inúmeros *flats*, que logo se tornaram uma opção de negócio imobiliário (RAMOS, 2010; MOSSATO, 2007).

Por ser uma grande cidade, Curitiba oferece, além dos meios de hospedagem, uma diversidade de estabelecimentos gastronômicos, equipamentos de entretenimento e de compras, como os *shopping centers*, que na pesquisa de demanda do Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (2010) constam entre os principais atrativos da cidade (CUSTÓDIO, 2006).

Curitiba vem se destacando no cenário turístico devido ao aspecto de cidade planejada e organizada, tendo como principais atrativos áreas revitalizadas, equipadas com um sistema de transporte que possui um bom fluxo de circulação. A imagem de qualidade de vida desperta o interesse em visitar e desfrutar destes artefatos urbanos que unem cultura, meio ambiente, qualidade ambiental e de vida. Associam-se as opções de visitação a um transporte público que foi destaque e chama atenção por seus ônibus, vias e pontos de parada inovadores e diferenciados (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011; RIBEIRO, 2005; CUSTÓDIO, 2006; PEDRON, 2012; TORRES, 2007; SOARES JUNIOR, 2007).

Os turistas que visitaram Curitiba em 2012 a avaliaram como cidade ecológica com qualidade de vida porque identificaram e qualificaram nela itens como áreas verdes, transporte coletivo e qualidade de vida da população. Tais impressões estão diretamente ligadas aos anos de planejamento apresentando bons índices nas características do cotidiano urbano (INSTITUTO MUNICIPAL DE TURISMO, 2011; SOUZA, 2012; PEDRON, 2012; TORRES, 2007; SOARES JUNIOR, 2007; PACE, 2011).

Esta apropriação não ocorre ao acaso, mas em ambientes que oportunizem uma avaliação positiva pelos residentes e posteriormente sucede o interesse do visitante em conhecê-los. As principais áreas gravitacionais de interesse turístico de Curitiba são os espaços urbanos tratados e trabalhados pelos planos diretores (BOULLÓN, 2002; CASTROGIOVANNI, 2001).

Em Curitiba vêm sendo realizados desde 1987 estudos que visam identificar e quantificar a avaliação da cidade por turistas e moradores quanto à qualidade dos elementos urbanos e turísticos. Uma gama de informações possibilitaram analisar a qualidade e a satisfação destes usuários, e de que forma estas avaliações vêm influenciando na elaboração e na formação da imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida.

### 5.1 AVALIAÇÃO DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA

Para uma boa avaliação de um destino turístico urbano é preciso que a cidade em questão possua mais que recursos turísticos, equipamentos turísticos e infraestrutura. Há necessidade de um conjunto de atrativos, equipamentos e serviços turísticos integrados à infraestrutura urbana que, experienciados por visitantes e residentes, qualifiquem a cidade e possibilitem o uso turístico dos espaços urbanos que apresentem tal potencialidade (PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2001; GÂNDARA, 2001).

A tabela a seguir apresenta as avaliações do destino turístico Curitiba entre os anos de 1987 e 2000.

**Tabela 12** - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes entre os anos de 1987 e 2000

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	INFRA ESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO
	BOM	BOM	BOM	BOM
1987	87,6	86,9	86,9	87,1
1988	93,6	82,8	85,1	89,4
1989	91	82,3	85,5	88,3
1991	95	85,3	84,7	89,9
1992	94,8	86,6	83,9	89,4
1993	96,8	86,2	84,6	90,7
1994	95,1	87,2	84,4	89,8

1995	96,1	86,4	81,9	89,0
1996	96,3	86,4	84,5	90,4
2000	96,2	83,5	84,1	90,2

Fonte: PARANÁ (1987, 1988, 1989, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 2000), adaptado pelo autor.

Os dados encontrados na tabela demonstram um alto grau de satisfação dos visitantes em relação ao destino turístico Curitiba. Ao longo dos 10 anos os resultados mantiveram um índice maior que 87% para a avaliação “bom”, em decorrência da constante qualidade percebida em todos os três elementos do patrimônio turístico: atrativos, equipamentos e serviços turísticos e infraestrutura.

Um destino turístico consiste na união harmoniosa que oportuniza o uso turístico da cidade, e a avaliação ou grau de satisfação não serão representados somente pelos atrativos ou equipamentos turísticos, mas pela complexa agregação dos elementos do patrimônio turístico já citados com a infraestrutura urbana, o que acarreta a qualificação da experiência turística urbana (GÂNDARA, 2004; VALLS, 1996).

Os dados anteriores representam muito mais que a simples visualização da satisfação do turista com o destino turístico Curitiba, por meio deles pode ser constatada a relação aqui discutida: que a experiência turística em uma cidade é a soma das experiências vividas e da avaliação dos atrativos turísticos, com os equipamentos e serviços turísticos e a infraestrutura urbana, que resultam na avaliação do destino turístico como um todo.

A evolução da avaliação positiva do destino turístico Curitiba se deu mesmo nos anos em que os índices de avaliação da infraestrutura e dos equipamentos e serviços turísticos tiveram ligeira queda. Isso se explica pelo aumento do nível de satisfação com os atrativos turísticos.

A Tabela 13 apresenta os resultados da tese de doutorado de Gândara (2001), um estudo pontual que demonstra decréscimo nas avaliações de infraestrutura e serviços urbanos e em equipamentos e serviços turísticos, da mesma forma que em estudos anteriores, porém há aumento na satisfação dos visitantes quanto aos atrativos da cidade, mas resultando em redução nos níveis de satisfação do destino turístico Curitiba.

Isso comprova que a experiência turística é composta pela vivência do destino turístico, avaliado e percebido na forma de um conjunto integrado entre

os elementos do espaço turístico. Os níveis de satisfação com os elementos avaliados influencia no resultado final da avaliação do destino e na sua imagem (PETROCCHI, 2004; MIDDLETON, 2001).

**Tabela 13** - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes do ano 2001

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	INFRA ESTRUTUR A E SERVIÇOS URBANOS	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO	IMAGEM PRÉVIA	IMAGEM POSTERIOR	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
2001	98	68,4	46,8	71,1	87,5	92,5	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

A redução identificada nas variáveis pode se justificar uma vez que a pesquisa aplicada por Gândara (2001) ampliou as variáveis de análises assim como o grau de satisfação em: ruim, regular, bom e não utilizado. Salienta-se que a segunda resposta mais encontrada pelo pesquisador foi “não utilizado”, com 33,5% para os elementos da infraestrutura e serviços urbanos e 43,3% para os equipamentos e serviços turísticos, o que contribuiu para uma redução de praticamente 30% do ano 2000 da pesquisa realizada pela Secretaria de Estado de Turismo do Paraná (2000).

A tese de Gândara (2001) traz uma inovação em relação às pesquisas de demanda realizadas até aquele momento, com a inclusão de questionamento quanto à imagem da cidade. Esta preocupação se dá em decorrência da importância da imagem como definidora e resultado da satisfação dos turistas. Por meio da comprovação da imagem promovida com a imagem percebida é possível confirmar que algumas das expectativas dos visitantes foram atendidas ou superadas. Deste modo, eleva-se a satisfação com a cidade e o destino turístico, reafirmando a imagem e divulgando-a a outros consumidores por meio de comunicação boca a boca no convívio social do visitante.

Os resultados da Tabela 14 mostram que os dados na pesquisa da Secretaria de Estado de Turismo do Paraná de 2001 (2001) são melhor avaliados que na tese de Gândara (2001), uma vez que a primeira não possui em seu formulário a possibilidade da resposta “não utilizou”, além de dispor de menos variáveis de análises em alguns elementos avaliados.

Por sua vez, se comparado o próximo bloco da pesquisa entre os anos de 2001 e 2007 apresentados na Tabela 14 ao bloco de pesquisas dos anos

anteriores, verificar-se-á diminuição na satisfação dos visitantes de Curitiba, diminuição que se mantém nos primeiros quatro anos da pesquisa, e, após um aumento na satisfação em 2009, novamente há uma redução nas avaliações dos visitantes.

**Tabela 14** - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes entre 2001 a 2012.

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS	AValiação DESTINO TURÍSTICO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	BOM	BOM	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
2001	95,6	82,2	83,7	87,2	26,8	40,5
2003	92	81,9	87	87,0	23,3	36,3
2005	96,3	79,7	84,6	86,9	21,4	32,8
2007	93,2	66,1	66,3	75,2	21,1	34,3
2009	96,8	83	89,6	89,8	16,2	38,8
2010	94,2	78,9	90,5	87,9	18,5	35,4
2012	93,3	65	59,8	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA (2009; 2010; 2012). Adaptado pelo autor.

A pesquisa de 2013, apresentada na Tabela 14, possui uma peculiaridade em relação às dos demais anos pesquisados que pode ter ocasionado a redução dos valores das variáveis estudadas. Neste ano foi incluída no questionário a possibilidade da resposta “não sabe”, o que fez com que os elementos avaliados que não foram utilizados pelos turistas, ou sobre os quais estes não possuíam uma opinião formada, recebessem a resposta “não sabe”, reduzindo assim os valores dos demais itens avaliados.

A tabela anterior evidencia a queda constante nos níveis de satisfação dos visitantes, acompanhada da mesma regularidade no contentamento quanto à infraestrutura da cidade, com destaque para o ano de 2007, em que a diminuição chega a ser de mais de 10% na avaliação da infraestrutura, dos serviços e equipamentos turísticos e, conseqüentemente, na avaliação do destino turístico Curitiba.

Novamente o que mantém o bom nível de satisfação na avaliação dos turistas, acima de 75%, é a excelente avaliação dos atrativos turísticos da cidade, destacando que em 2007, mesmo com baixa nos demais elementos do patrimônio turístico, os atrativos obtiveram um ótimo índice de satisfação.

Porém não basta a existência de atrativos que satisfaçam o turista para que ele tenha uma experiência positiva, que atenda suas expectativas quanto



ao destino turístico. A infraestrutura tem papel importante uma vez que o atendimento das expectativas de vivenciar a cidade por meio de serviços públicos que transmitam qualidade é determinante na satisfação da experiência turística e na formação de uma imagem positiva da cidade e do destino turístico (MIDDLETON, 2002; GÂNDARA, 2004; BOULLON, 2002; PETROCCHI, 2004).

O planejamento urbano que em alguns casos pode vir a possibilitar o surgimento do turismo deve atentar para os três elementos do patrimônio turístico, proporcionando à cidade incremento em sua atratividade, assim como dotá-la de infraestrutura e serviços urbanos de qualidade e equipamentos e serviços turísticos que viabilizem seu uso e agreguem experiências positivas e inovadoras (WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; GÂNDARA, 2008).

Os dados da Tabela 14 corroboram esta reflexão uma vez que é percebida a relação entre a redução dos níveis de satisfação com a infraestrutura, o destino turístico e as imagens de qualidade de vida e de cidade ecológica. A imagem formada é a soma do produto global, destino turístico que foi oferecido ao turista, por meio da percepção dele ao vivenciar as experiências de visita do destino, na tentativa de validar a imagem formada antes da viagem. Caso as expectativas dos visitantes em algum dos elementos que compõem o destino turístico não seja atingida, a imagem projetada depois da visita pode não ser confirmada, refletindo na redução da satisfação com o destino turístico (KOTLER *et al.*, 2014; AMORIN *et al.*, 2012).

É possível notar na Tabela 14 uma minoração do índice “bom” nos elementos pesquisados, destacando principalmente uma redução nos níveis da infraestrutura e serviços urbanos contribuindo para a avaliação do destino turístico Curitiba. Consequentemente, um problema para uma cidade que tem sua imagem e atratividade baseadas no planejamento e na qualidade de vida, uma vez que é no momento da visita que a imagem é aferida pelo turista, que a avalia e percebe sua veracidade, na comparação entre a imagem projetada e a imagem produzida pelo resultado de suas vivências e experiências na visita (HORODYSKI, 2014; MONDO, 2014).

A redução da satisfação com infraestrutura e serviços urbanos interfere na imagem formada pelo turista, como é possível notar na Tabela 14, ocasionando uma redução nos níveis de satisfação e de imagem de cidade

ecológica e com qualidade de vida. As políticas e as ações que estabelecem o bem viver na cidade influenciam na satisfação final da prática turística, porque a imagem de um destino turístico urbano está diretamente relacionada às experiências e vivências na cidade visitada. Ao vivenciar a cidade os turistas experimentam parte de seu cotidiano avaliando, registrando e formando de maneira seriada imagens que representam suas emoções e sentimentos, expressão do que viveram durante o tempo de visitação turística (FRAIZ BREA; CARDOZO, 2011; GÂNDARA *et al.*, 2012).

A cidade tem a oferecer ao turista espaços públicos, hospitalidade, dia a dia de ordem e caos, com ações controladas e involuntárias, oportunidades de trocas e convívio social com outro que pode ser diferente, atraente e surpreendente. Portanto, um destino turístico urbano é um espaço que oferta ao turista a própria cidade ou parte dela, o visitante ao vivenciar estes espaços repletos de contradições o avaliará e criará uma imagem da cidade que percorreu (SCHERER, 2002; BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001).

Na comparação do primeiro ano apresentado na Tabela 12 com o último ano da Tabela 14, nota-se que os resultados são praticamente os mesmos, embora ao longo da pesquisa tenha havido variações para mais e para menos, chegou a 18%. Mas a satisfação quanto à avaliação do destino turístico Curitiba se manteve praticamente o mesmo, e isto se deve ao aumento da satisfação dos visitantes com os atrativos turísticos e os equipamentos e serviços turísticos. A leve redução da satisfação com infraestrutura e serviços urbanos pode ter originado a redução nas imagens de Curitiba como cidade com qualidade de vida e ecológica.

Ao final, percebe-se que o nível de satisfação quanto ao destino turístico é bom, isto ocorre porque a cidade que possui qualidade ambiental e de vida para seus habitantes possui a capacidade de oferecer aos visitantes características que qualificarão a visita, por meio de um ambiente urbano com peculiaridades que possibilitam experimentar elementos urbanos que qualificam a vida, tornando-o um elemento de destaque durante a visitação.

O índice de satisfação dos visitantes quanto ao destino turístico Curitiba é de 72% (bom e ótimo) na última pesquisa, o que deve ser considerado bom, mas o declínio observado ao longo dos anos nas pesquisas de demanda,

quanto a infraestrutura e os serviços urbanos, deve ser encarado pelos gestores públicos como um sinal de alerta, e a necessidade de novas atitudes para redução da insatisfação dos visitantes, que podem ser alcançadas por novas formas de pensar, gerir e planejar a cidade. A Tabela 15 a seguir apresenta os resultados de um estudo pontual que indicou que os índices bom e ótimo dos elementos avaliados obtiveram nova redução na avaliação dos visitantes durante os jogos da Copa de 2014 em Curitiba.

**Tabela 15** - Avaliação do destino turístico Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	INFRA ESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS TURÍSTICOS	AValiação DESTINO TURÍSTICO	EXPECTA TIVAS	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	BOM	BOM	ATEN DEU E SUPEROU	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
2014	80,9	59,3	50	63,4	95,4	11,1	20,4	11,5	23,9

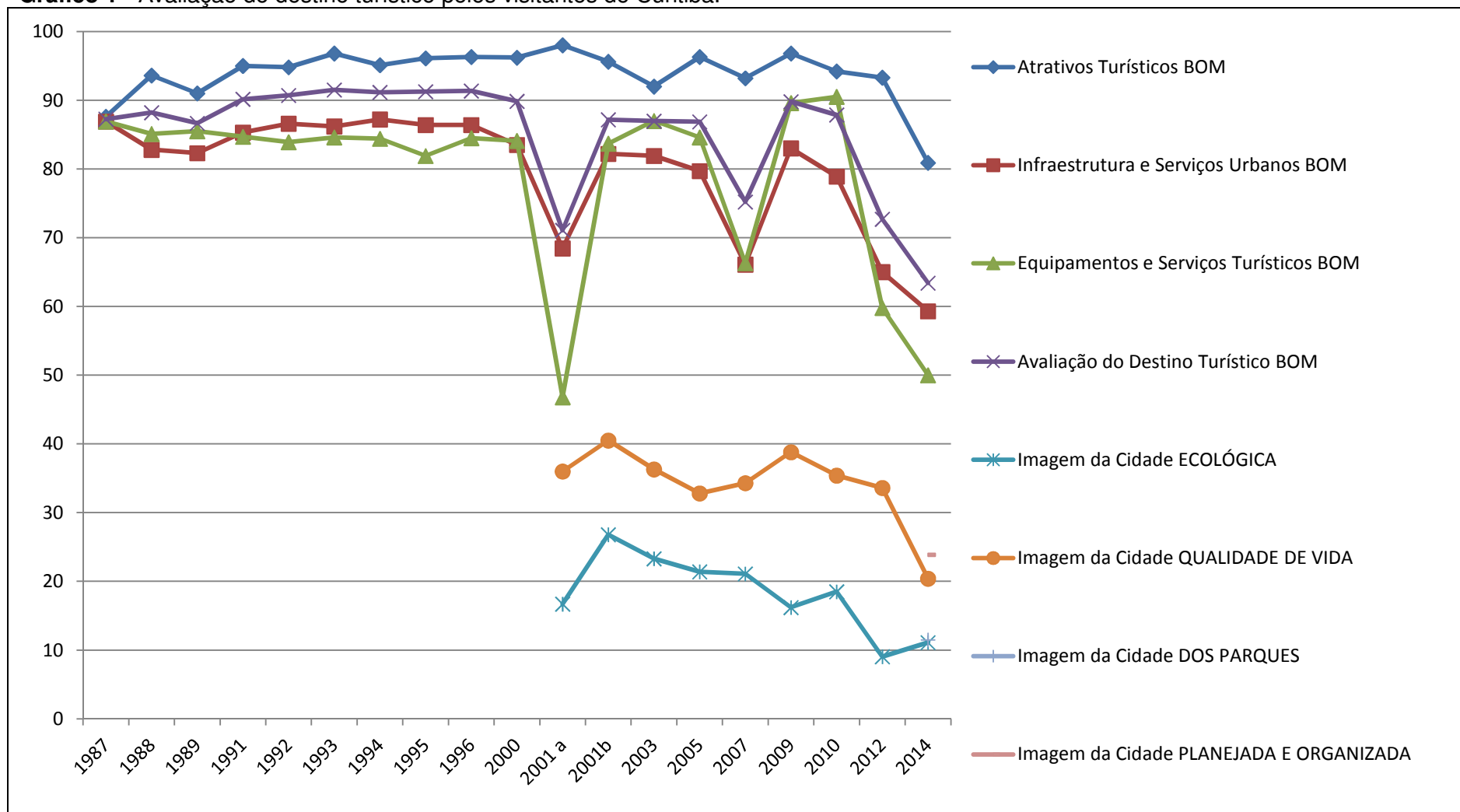
Fonte: GÂNDARA, 2014

Como ocorreu na tese de Gândara (2001), nos estudos dos visitantes que estiveram na cidade durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 foi incluída a opção “não sabe”, que foi a segunda mais respondida tanto em infraestrutura e serviços urbanos quanto em equipamentos e serviços turísticos, este último com um total de 42%, uma vez que muitos dos visitantes passaram em Curitiba poucas horas, permanecendo na cidade somente o tempo necessário para assistir ao jogo e logo em seguida se deslocando para outro destino turístico no Brasil.

Mesmo com a redução nos aspectos turísticos e urbanos avaliados é importante destacar que a expectativa quanto ao destino foi ótima já que mais de 95% dos entrevistados confirmaram que suas expectativas foram atendidas ou superadas pelo destino turístico Curitiba. Uma vez que, segundo Oliver (1997) e Parasuraman *et al.* (1988), a satisfação consiste na comparação entre as expectativas dos visitantes e o serviço que lhe é oferecido, as primeiras foram atingidas e o visitante saiu satisfeito com o que consumiu.

Conforme Oliveira e Gândara (2015), diferentes fatores influenciam a expectativa na prática do turismo, como a imagem do destino que será visitado, o comprometimento e a relação pessoal com o local a ser visitado, assim como a satisfação. No caso do estudo da Copa do Mundo de 2014 em Curitiba, pode-se averiguar uma alteração na imagem da cidade, isto se deu devido à inclusão

de mais opções de definição de imagens pelo turista, como cidade planejada/organizada e cidade dos parques, conforme o Gráfico 1.

**Gráfico 1 - Avaliação do destino turístico pelos visitantes de Curitiba.**

FONTE: Elaborado pelo autor.

A imagem de qualidade de vida em Curitiba diferentemente dos estudos anteriores não foi a mais citada pelos entrevistados, o que não demonstra que as qualidades ambientais da cidade não foram reconhecidas, uma vez que esta imagem foi a segunda mais indicada pelos turistas, que atribuíram primeiramente a imagem de cidade planejada. Atesta-se então a influência da infraestrutura na imagem da cidade, uma vez que sua avaliação pode ter influenciado na qualidade de vida percebida pelos turistas.

Eles reconheceram em Curitiba os elementos, as marcas e as paisagens organizadas, planejadas e orientadas por meio dos planos diretores, uma vez que as imagens mais citadas pelos visitantes durante a pesquisa foram, em ordem: cidade planejada; cidade com qualidade de vida; cidade dos parques e cidade ecológica.

Quanto aos elementos avaliados, pode-se observar 3 quedas acentuadas nas curvas do Gráfico 1: no ano de 2001 a que representa a tese de Gândara (2001), a pesquisa de demanda de 2013 e a pesquisa da Copa 2014. Estas três pesquisas têm em comum as opções de resposta “não sabe” e “não utilizou”, sendo estas respostas as segundas mais indicadas pelos visitantes, tendo como maior porcentagem de indicação as respostas “bom”, indicando que dos turistas que avaliaram os elementos descritos a maioria reconheceu qualidade nos serviços prestados.

Por meio do Gráfico 1 é possível afirmar que os atrativos consistem nos elementos turísticos mais bem avaliados no destino Curitiba, mantendo sua avaliação praticamente constante ao longo dos anos, qualificando e proporcionando satisfação a seus usuários. Já a infraestrutura e os serviços urbanos e os serviços e equipamentos turísticos são bem avaliados pelos turistas, estes três componentes da prática do turismo têm influência direta na satisfação dos visitantes e na imagem da destinação turística, como pode ser observado no Gráfico 1.

A infraestrutura e os serviços urbanos são elementos do espaço turístico e da cidade que têm relação direta com a imagem de qualidade de vida, como pode ser observado no Gráfico 1, em que as curvas destes quesitos e da imagem com qualidade de vida são praticamente iguais.

Assim pode-se afirmar que diversos aspectos urbanos necessitam ser trabalhados por meio do planejamento urbano para melhorar as condições de

uso da cidade e acrescentar qualidade de vida atribuindo aos elementos urbanos qualidades que satisfaçam as expectativas dos usuários. Estes aspectos por fim são valorizados por residentes e visitantes pois, no momento da visitação, originam experiências turísticas positivas, favorecendo e aguçando a percepção dos visitantes e residentes, sendo determinantes na satisfação dos usuários e na formação da imagem da cidade e do destino turístico (GÂNDARA *et al.*, 2012; AGIPTO *et al.*, 2014; URRY, 2001).

Cabe, porém, um alerta com base no Gráfico 1: a redução nos valores atribuídos a infraestrutura e serviços urbanos pode comprometer, em um futuro próximo, a avaliação do destino turístico, já que a diminuição do índice nestes elementos é uma realidade que vem acontecendo ao longo dos anos das pesquisas de demanda. Portanto há a necessidade de um trabalho integrado entre o planejamento urbano e o planejamento turístico para que assim se possa ampliar a satisfação dos turistas que visitam a capital paranaense.

Pois, como é confirmado pelo Gráfico 1, para melhoria da imagem de uma destinação turística e aumento da satisfação dos turistas não basta a existência de atrativos turísticos de qualidade, é preciso, como no caso de Curitiba, que haja infraestrutura e serviços urbanos, assim como equipamentos e serviços turísticos, que possibilitem experiências de qualidade atendendo e superando as expectativas dos visitantes. Estes elementos são analisados e avaliados em conjunto na formação da imagem da destinação e na satisfação dos turistas (BUHALIS, 2000; HOSANY; GILBERT, 2010; VALLS, 1996).

Curitiba é um destino turístico que baseia sua atratividade na qualidade dos elementos urbanos, os quais foram trabalhados pelos anos de planejamento e resultaram em fatores que propiciaram à cidade atratividades, facilidades e estruturas para o desenvolvimento do turismo, como foi exposto no capítulo anterior.

As transformações que os planos diretores proporcionaram na cidade favoreceram o surgimento de atrativos turísticos nos espaços públicos, assim como a dotaram de infraestrutura e serviços urbanos que permitiram o desenvolvimento do turismo.

As pesquisas de demanda e o Gráfico 1 demonstram que o destino turístico Curitiba vem sendo bem avaliado pelos turistas que o frequentam, atendendo e superando suas expectativas, proporcionando-lhes experiências

prazerosas e satisfação na maioria dos casos, conforme revelam estudos de diversos pesquisadores (HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013; SOUZA, 2013; GÂNDARA, 2001).

O contínuo monitoramento da satisfação dos turistas, realizado pelas pesquisas de demanda turística de Curitiba, indicam que elementos como a infraestrutura e os serviços urbanos vêm a cada ano reduzindo a avaliação como “bom”, impactando na satisfação com o destino turístico e na imagem que dele o turista forma, isto porque esta avaliação se dá de forma global, e o turista avalia todos os elementos e seu desempenho em conjunto.

Atualmente os consumidores se tornam mais experientes, informados e exigentes, buscando na prática do turismo experiências novas e diversificadas as quais estejam vinculadas a produtos e serviços de qualidade que oportunizem maximizar emoções e experiências, por meio de produtos e serviços que oportunizem vivências memoráveis, autênticas e inesquecíveis, de modo a satisfazer demandas emocionais. Valoriza-se mais a forma de consumo do que o produto ou o serviço em si (CORNELISSE, 2014; PINE; GILMORE, 1999; MEYER; SCHWAGER, 2007; GÂNDARA *et al.*, 2013; BIZINELLI *et al.* 2013).

A satisfação dos turistas que visitam Curitiba com os atrativos da cidade, apontada nas pesquisas de demanda, no Gráfico 1 e nos resultados da tese de Horodyski (2014) e na dissertação de Pedron (2013), indicam que os atrativos turísticos de Curitiba em sua maioria possibilitam experiências que valorizam a visitação e são determinantes para satisfação dos visitantes. Os mesmos estudos juntamente às análises dos planos diretores realizadas nesta pesquisa, apontam como responsáveis por esta boa avaliação os anos de planejamento da cidade orientado pelos planos diretores, os quais dotaram os espaços públicos de Curitiba com elementos que possibilitam seu uso por residentes e sua valorização pelos turistas, onde pode ser encontrada uma integração entre as características naturais, históricas e culturais da cidade, originando espaços para o lazer, o descanso, a contemplação, o esporte, o aprendizado e o turismo.



## 5.2 AVALIAÇÃO DOS ATRATIVOS TURÍSTICOS DE CURITIBA

Um dos elementos que se destaca nestas pesquisas referente à satisfação do turista com o destino turístico Curitiba é a boa avaliação dos atrativos turísticos da cidade, conforme as tabelas 12, 13, 14 e 15. Estes elementos do patrimônio turístico da capital paranaense sempre obtiveram excelente porcentagem de “bom” e “ótimo” ao longo dos anos nas pesquisas.

Os atrativos turísticos consistem no elemento principal de motivação de qualquer cidade que pretende se tornar ou se consolidar como destino no mercado turístico. Suas características de singularidade, autenticidade, diversidade, densidade e qualidade são essenciais para uma boa avaliação. Por ser a matéria-prima do turismo pode-se dizer que a ausência deles impossibilita que uma cidade se desenvolva turisticamente, sua existência é o primeiro fator que determina a possibilidade de uso turístico dos destinos urbanos (BOULLÓN, 2002).

Os atrativos turísticos podem ser classificados de diversas formas, sua existência aliada a uma infraestrutura de qualidade que permita seu uso e em conjunto com equipamentos e serviços turísticos possibilitando a permanência do visitante fora de seu local de residência, formam os elementos que determinam a atratividade e a capacidade de motivar e atrair visitantes, possibilitando o surgimento da prática do turismo em uma localidade (MANOSSO *et al.*, 2012; GÂNDARA *et al.*, 2013; BIZINELLI *et al.*, 2013; VALLS, 1996).

A Tabela 16 demonstra a boa avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba entre os anos de 1987 e 2000, conforme já foi apresentado em capítulos anteriores. O surgimento deles, assim como a satisfação dos turistas em relação a eles, está relacionado com as diretrizes, normas e orientações dos planos diretores de 1943 e 1966.

**Tabela 16** - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes dos anos de 1987 a 2000.

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO
	BOM	BOM
1987	87,6	87,3
1988	93,6	88,2
1989	91	86,7
1991	95	90,2
1992	94,8	90,7
1993	96,8	91,5
1994	95,1	91,2
1995	96,1	91,3
1996	96,3	91,4
2000	96,2	89,9

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012). Adaptado pelo autor.

O Plano Agache criou atrativos que até hoje são utilizados pelos turistas como áreas de interesse de visitação. Por meio da construção dos centros funcionais surgiram na cidade áreas como o Centro Cívico, o Mercado Municipal e o próprio centro da cidade, que atraem visitantes com as mais variadas motivações. Os centros especializados se destacam como atrativos por suas funcionalidades como espaços de concentração de atividades e/ou por suas formas de construção.

Este mesmo plano ainda contava com uma importante orientação quanto à qualidade do ambiente urbano que lhe atribui atratividade e qualidade na visitação: a criação de novos parques na cidade com áreas maiores e equipados com infraestrutura e qualidade paisagística para atender as necessidades de lazer, descanso e contemplação dos usuários foi uma das preocupações do plano.

Além da criação de atrativos como os centros funcionais e os parques, o plano influenciou diretamente na atratividade turística da cidade por meio de sua preocupação com a qualidade paisagística de praças, parques, ruas e avenidas. A orientação de manutenção, conservação e ampliação das áreas verdes assim como seu tratamento estético a fim de possibilitar o bem-estar dos usuários incentivando o uso recreativo e contemplativo destas áreas, originaram a variedade de espaços públicos que atraem usuários e enriquecem a paisagem urbana com elementos de diversidade e qualidade visual.

A arborização das vias foi umas das intervenções propostas por este plano, buscando introduzir elementos naturais para valorizar esteticamente a cidade e proporcionar aos transeuntes conforto ambiental por meio de espécies de árvores que melhor se adaptam ao clima de Curitiba. Isso proporciona a redução da temperatura e da incidência de luz solar nas vias, a redução da poluição sonora e do ar, assim como o aumento de solo para absorção da água da chuva.

O Plano de 1966, seguindo as orientações do Plano Agache, manteve o cuidado com o meio ambiente urbano ampliando as áreas verdes, dotando-as de novos elementos de infraestrutura e paisagísticos, a fim de humanizar estes espaços e lhes atribuir animação e integração entre elementos culturais, naturais e a cidade.

Portanto, a manutenção e conservação destas áreas foram mantidas assim como a orientação do plano anterior de ampliação das áreas verdes conforme a cidade crescesse. No período de 1966 até 2004 quando um novo plano diretor foi elaborado houve a implantação de novos parques como: Parque Barreirinha; Parque São Lourenço, Parque Barigui, Parque do Iguaçu, Bosque João Paulo II (onde se encontram réplicas das casas dos primeiros imigrantes poloneses, aliando a preservação ambiental e cultural), Bosque Gutierrez, Bosque Reinhardt Maack, Parque Municipal do Passaúna, Bosque Zaninelli (onde se encontra a Universidade Livre do Meio Ambiente, criada com a intenção que o cidadão conheça sua cidade e se interesse por sua qualidade ambiental), Parque Pedreira Paulo Leminski (no espaço onde havia uma antiga usina de asfalto, transformada em espaço cultural da cidade, o lugar conta com a Ópera de Arame, um anfiteatro para atender a públicos menores e juntos se tornaram um dos principais atrativos da cidade), Jardim Botânico de Curitiba (conserva a mata nativa no seu entorno, além de apresentar jardins no estilo francês, com uma estufa com estrutura de vidro e ferro) (TRINDADE, 1997; OLIVEIRA, 2000).

Estes parques foram criados em sua maioria em fundos de vale com a intenção de fazer o controle de enchentes na cidade e possibilitar a conservação destas áreas. Porém, como pode ser observado, a criação destas áreas esteve atrelada ao uso cultural e recreativo por meio da construção de infraestrutura e facilidades que aliavam o patrimônio natural ao cultural,

tornando-os espaços de encontro e convívio social, possibilitando seu uso para prática do lazer e do esporte (KAICK, 2007).

Esta prática foi bem sucedida em Curitiba e os parques urbanos se tornaram os principais atrativos segundo as pesquisas de demanda turística analisadas. Eles constituem marcas identitárias na paisagem da cidade, e o incentivo de uso, sua apropriação por residentes e visitantes e a diversidade, variedade e complexidade dos elementos existentes com apelos ambientais, culturais, recreativos e esportivos definiram-nos como espaços públicos reconhecidos como atrativos turísticos de qualidade. Influenciam diretamente na imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, imagem formada por visitantes e residentes da capital do Paraná (PEDRON, 2013; HORODYSKI, 2014).

Outra preocupação do Plano de 1966 consistiu na conservação do patrimônio cultural. Nesse período foi criado o setor histórico/tradicional de Curitiba como um mecanismo de conservar e proteger a história e o patrimônio arquitetônico dessa área da cidade. O Plano, além de prescrever a conservação, também orientava e estimulava o uso por meio de normas, propiciando à cidade novos atrativos turísticos, ampliando a atratividade.

A preocupação com a cultura não se manteve somente na proteção mas também no incentivo e orientação de uso do patrimônio protegido, desta forma novas atividades foram fomentadas aliando conservação e refuncionalização, atribuindo novos usos a formas antigas ou incentivando antigas funções a se revigorarem nesta área da cidade.

A proteção, aliada à utilização, originou novos usos desse espaço. O turismo, ao se deparar com um ambiente de valor histórico e cultural com variedade de usos, animação e vivacidade, apropriou-se dele como um atrativo turístico de qualidade única.

Em Curitiba a variedade e a integração entre os elementos culturais e ambientais, fruto das diretrizes dos planos diretores, favorecem a diversidade de atrativos turísticos que devido aos cuidados paisagísticos e ambientais impressionam e estimulam a visitação. Pois, como explica teoricamente Cohen *et al.* (2014) Rajesh (2013), por meio da diversidade e da intensidade de vivências de turistas e de residentes, originam-se experiências memoráveis

que influenciarão positivamente a satisfação das expectativas frente ao destino turístico urbano.

A Tabela 16 indica um aumento na satisfação em relação aos atrativos turísticos ao longo dos anos, que ocorre com a ampliação das áreas verdes na cidade e a implantação de melhorias e elementos culturais nos parques já existentes, portanto é possível identificar uma relação entre estes dois fatos. O aumento de espaços públicos que podem ser utilizados pelo turismo e que atraem interesse origina um incremento na diversidade de atrativos turísticos, possibilitando novas vivências e experiências em um maior rol de atrações. Estas, devido a suas características de singularidades, autenticidade e integração aos elementos naturais e culturais, valorizam os espaços públicos de Curitiba, dotando-os de atrações únicas aos turistas, tornando estes espaços um elemento definidor da paisagem da capital paranaense, uma marca identitária, que tem influência na imagem formada pelos visitantes e na satisfação destes quanto ao destino turístico Curitiba (RECHIA, 2005; PEDRON, 2013; HORODYSKI, 2014).

No ano de 2001, segundo Gândara (2001) nos estudos com os visitantes de Curitiba, os atrativos foram avaliados com 98% de respostas “bom” e “ótimo” (Tabela 17):

**Tabela 17** - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes de 2001

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
2001	98	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA (2001).

Pode-se observar que há nesta pesquisa um aumento do valor de respostas “bom” e “ótimo” se comparada aos estudos realizados até essa data, totalizando quase 100% de satisfação dos visitantes. Este resultado é impressionante, pois a qualidade dos atrativos de uma destinação é fundamental para atratividade da cidade, mas não são os únicos que interferem na qualidade do destino.

No ano 2000 foi realizado um estudo pela Secretaria de Estado de Turismo do Paraná que indicou uma pequena diferença entre as duas

pesquisas, porém o resultado continuava muito satisfatório, com 95,6% de “bom” e “ótimo” na avaliação dos atrativos da cidade. Os turistas, ao avaliarem este elemento do patrimônio turístico, reconhecem sua qualidade, propiciando uma boa avaliação quanto ao destino turístico. A satisfação dos turistas quanto aos atrativos em Curitiba deriva da oportunidade de vivências únicas em cada atrativo. Diversos espaços públicos da cidade foram dotados de tratamentos estéticos e paisagísticos que propiciam atração para o turismo, devido a paisagens, e usos como espaços de lazer, ócio, recreação, contemplação e aprendizado (RECHIA, 2005; PEDRON, 2013; HORODYSKI, 2014).

Estes atrativos são formados por elementos naturais e culturais que em conjunto atribuem uma identidade a Curitiba. São espaços autênticos que apresentam uma diversidade de elementos construídos e naturais que marcam a paisagem com signos e símbolos que homenageiam os imigrantes que construíram a cidade, possibilitando a conservação cultural e ambiental, aliada ao uso recreativo e educacional. São ambientes dotados de estruturas que estimulam e possibilitam o uso cotidiano e turístico dos espaços públicos, tornando-os atrativos turísticos.

A integração dos elementos ambientais e culturais, assim como a criação e manutenção das áreas verdes e a conservação do patrimônio cultural da cidade são princípios trabalhados pelos planos diretores de Curitiba. A efetivação destas orientações fez surgir um incremento na atratividade do destino turístico, diversificando as atrações, originando atrativos únicos que possibilitam ao turista experiências autênticas e memoráveis, que definem a imagem de Curitiba, e agregam valor intervindo no grau de satisfação do turista quanto ao destino turístico (GÂNDARA, 2001).

**Tabela 18** - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes de 2001 a 2012

	ATRATIVOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
2001	95,6	87,2	26,8	40,5
2003	92	87,0	23,3	36,3
2005	96,3	86,9	21,4	32,8
2007	93,2	75,2	21,1	34,3
2009	96,8	89,8	16,2	38,8
2010	94,2	87,9	18,5	35,4
2012	93,3	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012). Adaptado pelo autor.

Vale destacar a importância e a forma como são tratados os patrimônios ambiental e cultural da cidade, trabalhados juntos em um único capítulo que tem como diretriz a orientação de uso, preservação e recuperação.

A conservação das edificações, o incentivo, promoção e disseminação da cultura têm como intenção no Plano de 2004 promover a cidade de Curitiba como um centro de eventos artísticos e culturais, de forma a promover o acesso à cultura nos espaços públicos e no cotidiano do usuário da cidade, a fim de proteger, usar e divulgar o patrimônio cultural. Isso é efetivado por meio de eventos como o Pré-Carnaval Garibaldi e Sacis, a Virada Cultural de Curitiba, o Festival de Teatro, a Oficina de Música, as programações de sábado na Praça da Espanha com feira de antiguidades e eventos culturais, o Reveillon “fora de época”, entre outros.

Há constantemente uma transformação nos espaços para atender novas exigências da sociedade, áreas antes valorizadas caem em desuso, exigindo refuncionalização e revitalização. Antigas edificações e áreas passam a ter novas funções para que possam gerar novos usos, novas clientelas e novos significados. Entre eles a função cultural, de entretenimento e, consequentemente, o turismo (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009).

Ao turismo este plano influenciou na formação e manutenção dos atrativos tanto naturais quanto culturais, na sua qualidade de uso e de contemplação. A integração entre estes dois patrimônios em Curitiba incentivou a diversidade paisagística da cidade, identificada em seus espaços públicos pela integração dos elementos históricos, culturais e naturais, influenciando diretamente na imagem da cidade, conforme atestam os dados da Tabela 18.

Esta integração é uma realidade em Curitiba, seus espaços verdes são dotados de artefatos históricos e culturais assim como de infraestruturas que originam complexidade visual e estética agregando-lhes valor, incentivando seu uso para diversos fins. Nestes espaços pode ser percebida a relação que existe entre cidade, natureza, cultura, esporte e lazer, que se tornaram atrativos turísticos e interferem diretamente na imagem da cidade.

São espaços únicos com paisagens singulares repletas de signos e símbolos, agregando valor aos ambientes naturais e culturais, que são apropriados por usuários da cidade para usos de lazer, cultura e turismo. Possibilitam o encontro entre o residente e o visitante que reconhece o valor de tais atrativos pelo uso dado a ele pela comunidade, acarretando na formação de uma imagem que integra sociedade e natureza.

Das medidas dos anos de planejamento urbano em Curitiba relatadas pelos planos diretores é possível notar a influência deles na origem de diversos atrativos, com espaços públicos com apelos que integram elementos naturais e culturais, como é o caso dos parques, praças, monumentos, museus e setor histórico da cidade.

As intervenções urbanísticas estipuladas pelo planejamento urbano de Curitiba pelos planos diretores relatados neste trabalho qualificaram diversos espaços para a vida urbana e para o uso turístico tornando-a um destino turístico que tem a imagem vinculada à qualidade de vida e ecologia.

Como pode ser observado na Tabela 18, a avaliação da qualidade dos atrativos turísticos e do destino turístico está diretamente relacionada à formação da imagem da cidade, uma vez que a redução na satisfação dos visitantes com os atrativos turísticos e a qualidade do destino turístico é acompanhada da diminuição da indicação da cidade como cidade ecológica ou cidade com qualidade de vida. Seus principais atrativos são representados por espaços públicos que são muito mais que atrativos, são espaços urbanos de convívio e encontro social, de conservação de bens naturais e culturais que proporcionam aos usuários lugares que por seu uso e estética qualificam a vida na cidade (RECHIA, 2003).

É possível observar que a boa avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba não foi suficiente para melhorar a imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida, que representa a forma como a cidade se vende e quer ser



reconhecida. A redução dessa percepção consiste em perda para cidade e um sinal de alerta aos planejadores, uma vez que o objetivo principal dos promotores da destinação turística deve ser de assegurar o máximo de aproximação entre a imagem projetada e a imagem percebida, como explica diversos autores. (MILLET, 2011; RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA *et al.*, 2012).

A queda da satisfação dos visitantes exige dos planejadores urbanos uma revisão de planos e ações para que a cidade possa ser novamente reconhecida como cidade que possui qualidades a serem apreciadas por residentes e turistas, correspondendo e superando as expectativas.

No ano de 2014 Curitiba sediou 4 jogos da Copa do Mundo da FIFA, possibilitando uma maior visibilidade da cidade como destino no mercado turístico internacional. A boa avaliação dos visitantes quanto aos atrativos turísticos se repetiram, 80,9% avaliaram os atrativos da cidade como “bom” e “ótimo”, segundo demonstram os dados da Tabela 19.

**Tabela 19** - Avaliação dos atrativos turísticos de Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014

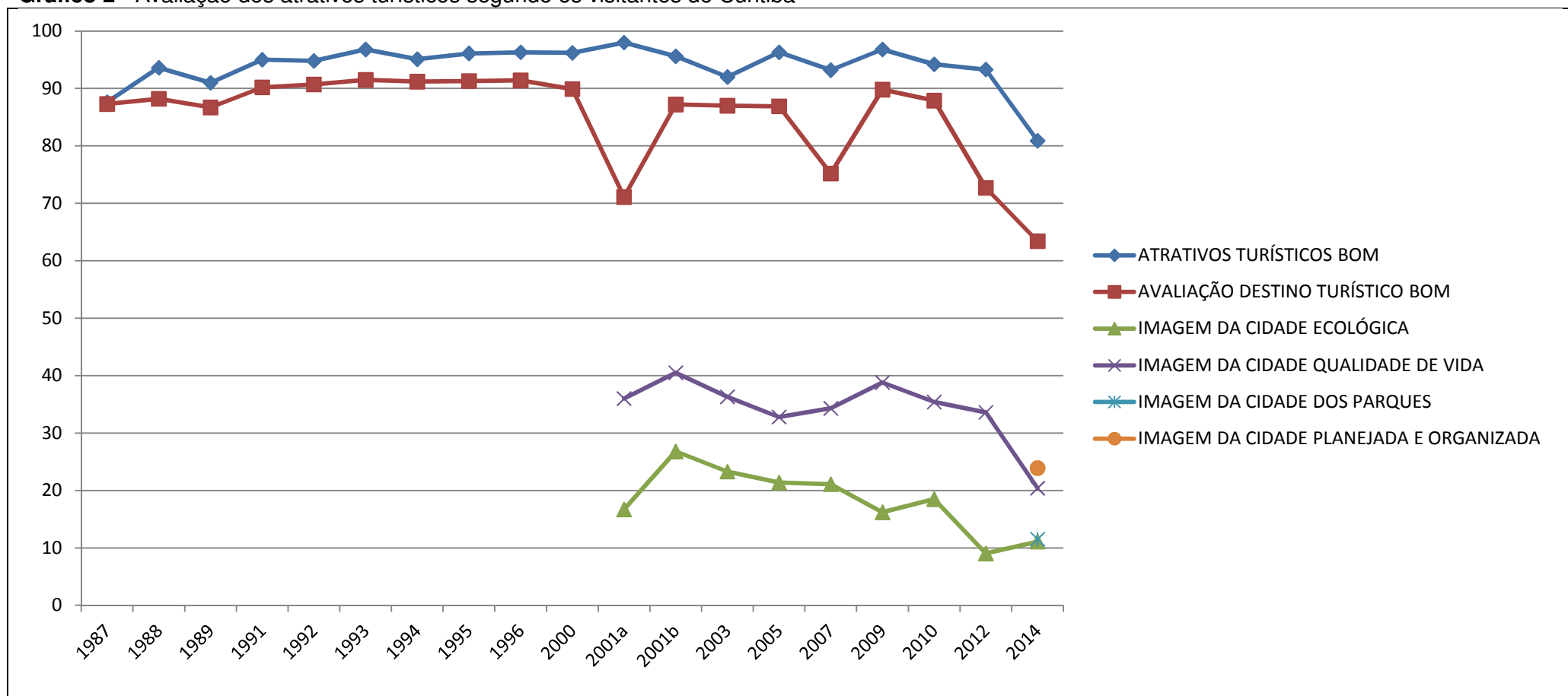
	ATRATIVOS TURÍSTICOS	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	BOM	BOM	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
2014	80,9	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

Fonte: GÂNDARA, 2014

A pesquisa realizada durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2004 em Curitiba reafirma os resultados das pesquisas de demanda realizadas nos anos anteriores, demonstrando que os visitantes estão satisfeitos com os atrativos da cidade. Salienta-se a importância que as atrações turísticas, principalmente os parques, têm na formação da imagem da cidade, que é formada pela soma seriada de experiências e sensações que os turistas têm ao vivenciar as paisagens e os espaços da cidade, com ressalva teoricamente alguns autores. (LYNCH, 2011; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011).

Conforme demonstra o Gráfico 2, os atrativos de Curitiba em sua maioria surgem do planejamento da cidade, das diretrizes dos planos diretores em elaborar e disponibilizar à população espaços públicos de qualidade que possam ser utilizados como áreas de lazer, aprendizado, ócio, contemplação e convívio social. A diversidade destes espaços, fruto da complexidade visual e

ambiental dos elementos que os compõem, e a variedade de usos que apresentam tornam-nos atraentes ao turismo que, ao vivenciar estas atrações, reconhece nelas componentes que formam a identidade de Curitiba, influenciando na definição de sua imagem como cidade planejada, com qualidade de vida, dos parques e ecológica.

**Gráfico 2 - Avaliação dos atrativos turísticos segundo os visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

Os atrativos de Curitiba são os elementos que compõem o destino turístico melhor avaliado pelos turistas, suas qualidades são percebidas e reconhecidas pelos visitantes. A gama de atrativos que Curitiba possui é em sua maioria formada por espaços públicos, com destaque para as áreas verdes da cidade, que apresentam uma integração marcante entre os elementos culturais e naturais, em um conjunto paisagístico complexo que diversifica a paisagem urbana. Os espaços públicos utilizados pelos turistas foram primeiramente valorizados e dotados de usos pela comunidade, posteriormente passam a ser admirados pelo turismo pelo uso de forma compartilhada entre residente e visitante (RECHIA, 2005; KAICK, 2007).

Estes espaços públicos são em sua maioria fruto do planejamento urbano e das orientações dos planos diretores, que os definiram e os determinaram para usos diversos. A utilização deles pelo turismo proporciona ao visitante uma experiência única, que agrega valor ao destino turístico e origina uma imagem marcada pelo reconhecimento do planejamento urbano, do cuidado com o meio ambiente e da qualidade de vida da cidade pelo turista. Este, ao visitar os atrativos, principalmente as áreas verdes, reconhece a identidade que Curitiba transmite de cidade planejada, ecológica e com qualidade de vida, proporcionando ao turista o atendimento e/ou a superação de suas expectativas, gerando satisfação com o destino turístico e a cidade visitada (HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013).

Os planos diretores ordenaram e organizaram espaços públicos em Curitiba estipulando critérios de formas e usos para cada lugar, transformando a cidade em um mosaico de lugares que devido ao planejamento proporcionaram à capital paranaense uma quantidade variada de espaços que fascinam a cada olhar, o que proporcionou atrativos diversos e diferenciados. Aliados a uma gama de infraestrutura e serviços urbanos determinados para atender expectativas e demandas da comunidade, somam na definição da satisfação do destino turístico Curitiba, influenciando na imagem que os turistas estabelecem, corroborando para exemplificar a teria descrita por alguns autores. (WAINBERG, 2001; CASTROGIOVANNI, 2001, YÁZIGI, 2001).

Com os atrativos turísticos, a infraestrutura e os serviços urbanos existentes em um destino turístico são responsáveis por definir a qualidade, a imagem e a satisfação que visitantes e residentes têm ao experienciar a

cidade. Influenciam na forma e nas oportunidades de vivências que a urbe oferece a seus usuários, possibilitando momentos e espaços dotados de elementos que favorecem o surgimento de trabalho e renda, assim como o uso recreativo, de aprendizado, de lazer, de descanso, de contemplação, turístico e convívio social.

### 5.3 AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS URBANOS DE CURITIBA

A infraestrutura possui um papel importante na qualidade e satisfação dos usuários de cidades e destinos turísticos, cuja responsabilidade é de possibilitar o suporte para o desenvolvimento das atividades do cotidiano da cidade e favorecer a evolução da prática do turismo. Determina a qualidade ambiental, satisfazendo as necessidades e expectativas dos usuários da cidade, definindo a qualidade como espaço provedor de serviços (BOULLÓN, 2002; GÂNDARA *et al.*, 2013).

Concede vivências e experiências prazerosas, em um ambiente urbano qualificado que definirá a dimensão da qualidade de vida da população e influenciará na imagem, projetada, esperada e percebida por visitantes e moradores, interferindo na qualidade dos espaços urbanos e na satisfação dos usuários da cidade (VALLS, 1996).

Desta forma, a infraestrutura urbana necessita de remodelações constantes devido ao crescimento e expansão da área urbana, novos problemas surgem exigindo dos planejadores e gestores alternativas para melhorar os índices de satisfação de residentes e visitantes (SOUZA, 2010; LOPES, 1998).

Este trabalho não visa analisar os equipamentos e serviços turísticos da cidade, mas sim atentar para o modo como o planejamento urbano de Curitiba, por meio de seus planos diretores, tem interferido na prática do turismo na capital paranaense. Até o momento, pelos dados das pesquisas de demanda aqui apresentados, percebem-se intervenções positivas quanto à criação e manutenção dos atrativos da cidade, na infraestrutura e serviços urbanos que possibilitam atrair os visitantes para vivenciar a cidade, por meio de facilidades

e serviços que oferecem ao turista o que ela tem de melhor, a experiência de viver a própria cidade.

Em contrapartida, a infraestrutura urbana vem gradativamente decaindo na satisfação dos visitantes de Curitiba, como pode ser observado nas tabelas anteriores. O turismo se utiliza das melhorias proporcionadas pelo planejamento urbano para seu bom funcionamento, no caso de Curitiba é possível afirmar que a atratividade turística está relacionada com a qualidade e a capacidade que os espaços da urbe possuem de surpreender e satisfazer os anseios e necessidades de quem os utiliza.

O constante monitoramento e aperfeiçoamento da infraestrutura e dos serviços urbanos tornam-se fatores determinantes na qualidade da experiência turística nos destinos turísticos urbanos, como pode ser observado na Tabela 20, visto que seus componentes definem a qualidade ambiental e de uso dos espaços da cidade para o turismo, o lazer, a circulação, enfim para as oportunidades de vivenciar a urbe e originar uma imagem positiva da mesma (EJARQUE, 2005; SIMÃO, 2001; PACE, 2011).

**Tabela 20** - Avaliação da infraestrutura e dos serviços urbanos de Curitiba, segundo os visitantes entre 1988 e 2000

	LIMPEZA PÚBLICA	SEGURANÇA PÚBLICA	TRANSPORTE COLETIVO	SERVIÇO DE TÁXI	SINALIZAÇÃO URBANA	SINALIZAÇÃO TURÍSTICA	INFRA ESTRUTURA GERAL	AVALIAÇÃO DESTINO TURÍSTICO
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM
1988	84,7	77,3	80,6	83,3	81,85	74,1	82,8	88,2
1989	83,2	79,3	81,2	86,1	78,9	76,8	82,3	86,7
1991	88,3	79,9	89	84,5	76,2	76,9	85,3	90,2
1992	92,6	80,6	95	82,1	79	77	86,6	90,7
1993	90,9	80,3	94,1	84,1	79,5	70	86,2	91,5
1994	90,4	84,4	94,6	86,6	78,7	74,9	87,2	91,2
1995	90,1	84	93,5	88,3	77,8	64,9	86,4	91,3
1996	91,1	84	93,5	88,3	77,8	71	86,4	91,4
2000	88,2	70,9	90,7	85,1	81,1	70,4	83,5	89,9

Fonte: PARANÁ (1988 a 2000), adaptado pelo autor.

Portanto, uma vez que as ações e ordenamento do planejamento urbano e dos planos diretores influenciam e estimulam mudanças na cidade, melhorando e adaptando a infraestrutura e os serviços urbanos, como fica evidente nas pesquisas de demanda, o nível de satisfação quanto ao destino turístico de Curitiba acompanha a avaliação da infraestrutura.

Os planos diretores e o planejamento urbano devem planejar, ordenar e gerir as cidades para uma melhora na qualidade de vida da população, estruturando a cidades, observando que as pressões internas e externas à urbe influenciarão na satisfação dos seus usuários sejam estes residentes ou visitantes, qualificando e influenciando diretamente na imagem que esta cidade terá frente aos indivíduos que a utilizam (SOUZA, 2010).

No turismo a infraestrutura existente e planejada deve ser compatível com a expectativa e a necessidade dos residentes, assim como deve atender ao turista com satisfação, uma vez que é ela que dará base e sustentação para boa prática turística na cidade (GÂNDARA, 2001; YAZIGI, 2001). Sua influência na qualidade da experiência do destino turístico é uma realidade, conforme pode ser observado na Tabela 20, uma vez que a alteração da avaliação da infraestrutura em geral da cidade é acompanhada pela qualidade do destino turístico.

Curitiba por muitos anos foi tida como cidade modelo de planejamento e gestão, e este fato influenciou na tomada de decisão de muitos visitantes que se motivam a conhecer tal realidade, assim é preciso entender onde estão as principais interferências da infraestrutura na qualidade do turismo Curitiba e quais são suas influências na prática turística na cidade.

Por diversos anos o planejamento urbano de Curitiba por meio de seus planos diretores direcionou os investimentos e as reformas na infraestrutura da cidade. Ao ler os planos pôde-se observar a importância atribuída ao sistema viário, ao transporte público, ao meio ambiente, à paisagem, à segurança pública, entre outros, na tentativa de qualificar a vida na cidade para seus usuários.

É perceptível que há uma relação turismo, hospitalidade, cidades e planejamento que influencia diretamente na imagem da cidade. Portanto, é preciso esforços para restauração de espaços de valor cultural e histórico, proteção do patrimônio ambiental, melhoria na prestação dos serviços e na infraestrutura urbana, para viabilizar espaços públicos de qualidade em que possam ser implantados novos ou antigos usos (BOULLÓN, 2002; GÂNDARA *et al.*, 2004; VALLS, 1996; EJARQUE, 2005).

A qualidade nos serviços e equipamentos públicos, a conservação de edificações de valor cultural e histórico, a diversidade de espaços públicos com

identidade e qualidade ambiental, aliadas a uma infraestrutura de qualidade, resultarão em uma cidade com relevância na experiência de visitação, na satisfação de seus usuários e na formação de sua imagem, qualificando paisagens, proporcionando aos usuários vivências em espaços públicos que possuam facilidades de serem apropriados e utilizados para múltiplas funções (BETAT, 2009; KAICK, 2007; RIBEIRO, 2002).

A partir de 2001 após as pesquisas elaboradas pela tese de Gândara (2001), as demais pesquisas de demanda de Curitiba incorporaram ao questionário elementos que possibilitam novas visões e avaliações quanto a infraestrutura e serviços urbanos, uma vez que ampliam as variáveis pesquisadas, assim como iniciaram-se as pesquisas de qualificação de elementos urbanos como áreas verdes, conservação dos edifícios, poluição do ar e sonora, tráfego e qualidade de vida, os questionários aplicados por Gândara são os primeiros que buscam entender como os usuários de Curitiba a definem e determinam a imagem da cidade.

Portanto, a partir destes dados foi possível avaliar a infraestrutura e os serviços urbanos trabalhados nos planos diretores, discutidos nos capítulos anteriores, e verificar como eles interferem na qualidade da visitação, na satisfação dos usuários e na formação da imagem de Curitiba, como o sistema viário; transporte público; mobilidade urbana; segurança pública; meio ambiente; paisagem urbana e qualidade de vida.

Nos anos 2000, 2003, 2005 e 2007 as pesquisas de demanda analisadas apresentavam as principais sugestões de melhora para os residentes e visitantes. Nos 4 anos as principais reivindicações eram as mesmas: segurança, sinalização e trânsito. Problemas urbanos que devem ser trabalhados pelo planejamento urbano junto ao plano diretor, na implementação de ações e infraestrutura que venham a minimizar estes pontos fracos em Curitiba. Eles acarretam experiências negativas na vivência da cidade, reduzindo a satisfação de seus usuários e prejudicando a imagem de Curitiba.

Os congestionamentos consistem em um dos principais problemas que acarretam o caos urbano e o entrave do desenvolvimento de muitas cidades, já que os problemas de trânsito ocasionam dificuldade na circulação de pessoas, bens e informação, limitando a capacidade de deslocamento nos grandes



centros urbanos, ocasionando problemas sociais, econômicos e ambientais (DUARTE, 2011; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

A atividade do turismo sempre esteve relacionada à capacidade de deslocamento de pessoas, e seu desenvolvimento está ligado a facilidades de acessibilidade dos destinos turísticos e de seus espaços de atração e de deslocamento. Sendo assim, a boa qualidade de circulação e locomoção são exigências básicas para o bom desenvolvimento da prática turística nos centros urbanos (BERG; BORG; MEER, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995; PAGE, 2001; PALHARES, 2001).

### 5.3.1 Avaliação do sistema viário de Curitiba.

As pesquisas de demanda analisadas em conjunto com os planos diretores de Curitiba demonstram tal fato, e é possível por meio delas identificar as influências dos elementos urbanos e sua relação com o turismo e a imagem da cidade. A Tabela 21 demonstra a avaliação do sistema viário de Curitiba, com dados retirados da tese de Gândara (2001). As pesquisas anteriores à dele não avaliavam elementos suficientes que possibilitassem uma análise do sistema viário e sua comparação com a imagem da cidade, já que o único elemento avaliado no sistema viário era a sinalização.

**Tabela 21** - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes e visitantes no ano de 2001

	Infraestrutura	Infraestrutura	Infraestrutura	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	SINALIZAÇÃO TURÍSTICA	TRÁFEGO	SISTEMA VIÁRIO	DESTINO TURÍSTICO	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	-----	73,7	38,7	59,4	57,3	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA (2001), adaptado pelo autor.

Como pode ser observado neste primeiro estudo, ainda não foi incorporado ao questionário a avaliação das vias urbanas, mas já se tem uma avaliação do tráfego da cidade que, em conjunto com os elementos de sinalização avaliados, permite uma primeira avaliação de como o sistema viário é percebido pelo visitante e como este sistema interfere na experiência turística do destino e na imagem da cidade.

O sistema viário é composto pelas vias e passeios por onde há o deslocamento de veículos e pedestres, somados ao mobiliário urbano existente nas vias ou adjacentes às mesmas, que orientam e disciplinam o trânsito, como a sinalização, semáforos, redutores de velocidade, entre outros (MASCARÓ; YOSHINAGA, 2005).

Um dos principais elementos que indicam o bom desempenho deste sistema são as condições do trânsito na cidade. O sistema viário é constantemente avaliado por seus usuários, que ao se locomoverem, utilizam as vias para deslocamento. Portanto, o trânsito é um componente do sistema viário que define a qualidade de circulação e da mobilidade urbana na cidade (LOPES, 2011; SOUZA 2010; LOPEZ *et al.*, 2010).

Os dados encontrados na tese de Gândara (2001) são resultantes das respostas da primeira vez em que o turista foi questionado sobre o trânsito na cidade, e ele o avalia como um elemento urbano que necessita de melhorias, o mesmo ocorrendo com a sinalização turística, elemento do sistema viário que realmente é mal avaliado pelos turistas nesse estudo. Estas duas avaliações acarretam uma insatisfação dos turistas pesquisados por Gândara (2001) quanto ao sistema viário da cidade, indicando dois problemas que necessitavam ser revistos.

O primeiro deles refere-se à orientação do turista, que, ao chegar em uma cidade desconhecida, necessita de ajuda para locomover-se e se orientar. A deficiência na sinalização turística proporciona insegurança e desconforto, uma vez que ela é um instrumento urbano que além de orientar e direcionar a circulação dos turistas pela cidade, consiste em mecanismo que proporciona ao turista independência de locomoção e hospitalidade, definindo caminhos e rotas pelas quais irá se deslocar, transitando pelos pontos de maior interesse turístico e qualidade paisagística (CARNEIRO; REJOWSKI, 2003).

A falta da sinalização turística ou sua ineficiência proporciona ao turista experiências negativas, pois ele se sentirá desamparado e inseguro, transitando por mais tempo e por vias que talvez não sejam adequadas para seu deslocamento. Influenciam, portanto, na perda de tempo ao se deslocar, influenciando negativamente na satisfação do visitante e na formação da imagem do destino e da cidade visitada (EJARQUE, 2005).

Aliada à baixa avaliação da sinalização turística está a insatisfação do turista quanto ao trânsito na cidade. O problema dos congestionamentos e a dificuldade de deslocar-se acarretam ao turista desconfortos, estresses, perda de tempo e insatisfação quanto ao sistema viário. Estas experiências negativas, ocasionadas pela ineficácia do sistema viário, proporcionam momentos de tensão e descontentamento, uma vez que o tempo perdido no trânsito poderia ter sido utilizado para visitas e atividades de lazer e ócio. Geram insatisfação quanto ao sistema viário da cidade impactando negativamente na imagem do destino turístico (HORODYSKI, 2014).

Os congestionamentos originam nos visitantes experiências negativas, e a poluição sonora e do ar, que são percebidas pelo turista, reduz a imagem de cidade ecológica. Aliados à perda de tempo no trânsito e à dificuldade de locomoção na cidade, diminuem a imagem de qualidade de vida, uma vez que o visitante deixa de estar satisfeito com a qualidade ambiental apresentada pela cidade (GÂNDARA, 2001; COOPER, 1994; BUTLER, 1994).

Neste estudo e nos dois outros da Secretaria de Estado do Turismo do Paraná, nos anos de 2001 e 2003, como pode ser observado na Tabela 22 as vias urbanas não foram analisadas. Somente a partir de 2005 iniciou-se a aplicação do questionário aos residentes de Curitiba, o que possibilitou uma comparação e a avaliação dos elementos urbanos e da imagem da cidade entre os residentes e os visitantes.

**Tabela 22** - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012

		Infraestrutur	Infraestrutur	Infraestrutur	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
		VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	SINALIZAÇÃO TURÍSTICA	TRÁFEGO	SISTEMA VIÁRIO	DESTINO TURÍSTICO	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	-----	70,1	-----	33,9	52,0	-----	29,3	34,1
	2005	60,9	70,6	65,9	30,1	56,9	-----	27,4	36,5
	2007	58,7	74,4	68,6	25,4	56,8	-----	25,6	36,3
	2009	67,6	80,3	81,5	22,5	63,0	-----	24,2	41
	2010	60	74,8	76,2	18,5	57,4	-----	11	37,2
	2012	63,9	80	73,6	16,5	58,5	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	-----	81,5	68,6	48	66,0	87,2	26,8	40,5
	2003	-----	79,1	-----	51,2	65,2	87	23,3	36,3
	2005	78,7	80,6	73,5	48,5	70,3	86,9	21,4	32,8
	2007	68,2	68,2	66,9	55,2	64,6	75,2	21,1	34,3
	2009	83,1	85,5	84,1	44,9	74,4	89,8	16,2	38,8

	2010	76,4	82	80	35,7	68,5	87,9	18,5	35,4
	2012	81,8	83,4	75	31,4	67,9	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012). Adaptado pelo autor.

O sistema viário e o transporte público são os responsáveis pela qualidade e eficiência da circulação de bens, informação e pessoas na cidade. Seu bom funcionamento está diretamente relacionado a questões de desenvolvimento e qualidade de vida para a população. Este sistema não é formado apenas pelas vias urbanas, mas por toda infraestrutura que auxilia na circulação no interior da urbe (DUARTE, 2011; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

As pesquisas de demanda realizadas em Curitiba avaliam alguns dos elementos deste sistema, uma vez que o deslocamento é uma das bases da prática do turismo, já que é o visitante que deve circular em busca dos atrativos turísticos para consumi-los devido a suas características de imobilidade, como explica Palhares (2002).

A Tabela 32 apresenta a avaliação de residentes e visitantes sobre a qualidade do sistema viário. É possível observar que o principal problema no caso de Curitiba está relacionado ao tráfego, os dados da pesquisa comprovam uma insatisfação dos usuários em relação a este quesito.

O problema dos congestionamentos é constante nas grandes cidades e representa um dos principais gargalos do desenvolvimento e da melhora da qualidade de vida da população, sendo também um fenômeno que interfere negativamente na visitação dos destinos urbanos (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; AMOUZOU, 2000).

A condição das vias, de sinalização urbana e de sinalização turística vem oscilando a cada ano, desde 2001 até o ano de 2007, mas se forem comparados os resultados do primeiro ano da pesquisa e do último estes elementos se tornaram mais satisfatórios ou praticamente constantes, acarretando à experiência turística de Curitiba vivências positivas. Com exceção do trânsito que devido a sua ineficiência proporciona o surgimento de sensações de insegurança, irritação e perda de tempo na viagem. Esse tempo que poderia ser utilizado para visitação é despendido no trânsito devido aos congestionamentos ou à falta de orientação.

Portanto, a eficiência deste sistema é uma das bases da visitação de qualquer destino turístico. Em Curitiba, como pode ser observado, durante os anos de 2003 a 2012 há uma avaliação levemente crescente para os residentes e praticamente constante na satisfação dos turistas o que reflete na avaliação do destino turístico e na imagem da cidade.

É possível constatar que os residentes estão mais insatisfeitos que os turistas com o sistema viário na cidade de Curitiba, interferindo diretamente na qualificação e na imagem de qualidade de vida e cidade ecológica, porém cabe salientar que ao comparar os resultados de 2001 e de 2012 há um acréscimo de 6,5%. Já aos turistas evidencia que o sistema viário influencia diretamente na qualidade do destino turístico e na imagem de cidade ecológica, uma vez que os problemas de congestionamentos implicam no aumento de problemas ambientais como a poluição sonora e do ar. Além de perda de tempo no deslocamento entre os pontos de interesse de visitação e no estresse resultante destes momentos no trânsito (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

Tais afirmações são reforçadas pelos dados da Tabela 22 quando comparada a imagem de qualidade de vida de Curitiba formada pelos residentes e turistas com os demais itens avaliados na pesquisa de demanda e a avaliação do sistema viário. Outro fator interessante consiste no fato de, mesmo que toda a avaliação do sistema viário tenha um decréscimo entre os anos de 2005 e 2007, no entendimento dos turistas as condições do tráfego foram melhor avaliadas que nos anos anteriores, porém não foi suficiente para que no mesmo período houvesse uma inversão na satisfação quanto à avaliação do destino turístico, que acompanhou os demais elementos avaliados.

Este fato não se repete nos anos seguintes das pesquisas de demanda quando o nível de satisfação quanto ao sistema viário e ao tráfego da cidade diminui, afetando diretamente a avaliação do destino turístico e a imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, conforme demonstra a Tabela 22.

Os dados demonstram que há um aumento na satisfação dos residentes e turistas se comparados os resultados dos anos de 2009 a 2012 com os resultados das pesquisas anteriores nos quesitos sinalização urbana, vias

urbanas, sinalização turística e avaliação do sistema viário. Porém mesmo com esta melhora na estrutura do sistema viário não foi possível alavancar a satisfação dos usuários com o trânsito na cidade, que teve queda ainda maior na qualificação como “bom”.

Isto porque a melhora do tráfego não está relacionada somente com melhoria nas condições das vias da cidade, mas é preciso um trabalho integrado que possibilite aos usuários alternativas de caminhos, eficiência do transporte público tornando-o mais interessante que o transporte individual, mudanças nos hábitos da população e políticas de mobilidade urbana (JACOBS, 2011; MARICATO, 2011; VASCONCELLOS, 2001).

Os congestionamentos e sua interferência na boa circulação pela cidade consistem no principal quesito de insatisfação de residentes e visitantes de Curitiba, conforme pode ser observado na Tabela 22. Isto ocorre pela facilidade na aquisição de veículos particulares por incentivos governamentais e da iniciativa privada, somada a subsídios que favorecem o deslocamento dos automóveis particulares e obras de infraestrutura que privilegiam o transporte individual como ampliação de avenidas para o uso do transporte particular. Estas ações avançam na contramão da lógica de melhoria da mobilidade nas cidades (MARICATO, 2010).

Tal fato é comprovado pela Tabela 22, cujos dados apontam uma melhora nas vias urbanas, mas não nas condições de circulação. Os residentes e os turistas apontam na pesquisa de 2012 um maior contentamento com as vias urbanas em relação a 2009, porém a mesma satisfação não é percebida com a qualidade do tráfego. Isso indica que somente o investimento e as melhorias em infraestrutura para o veículo particular não são suficientes ou adequados para combater os problemas da má qualidade do trânsito em Curitiba.

A tabela anterior indica a necessidade de rever o planejamento urbano de Curitiba no tocante ao sistema viário para reduzir o nível de insatisfação dos usuários, sejam visitantes ou residentes, já que a avaliação de ambos indica uma queda constante na satisfação com este quesito da qualificação urbana.

Vale salientar que o Plano Diretor de 2004 e o plano setorial de mobilidade urbana, elaborado em 2008, propõem ações para promover melhorias na circulação das vias, por meio da ampliação da capacidade do

sistema viário, objetivando facilitar a locomoção do transporte coletivo principalmente nos horários de pico. Tais benfeitorias serão executadas segundo a proposta de instalação de novos binários, priorização do transporte coletivo sobre o individual, implantação de mais de 300 quilômetros de ciclovia e aumento de áreas de circulação exclusiva para pedestres (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008b, p. 32).

Uma das principais ações para alterar esta realidade foram as instalações dos binários, discutidas anteriormente neste trabalho. Vale refazer a reflexão quanto a este investimento na ampliação da malha viária para os veículos particulares, uma vez que parece romper com a lógica da mobilidade urbana e com o discurso do plano diretor de priorizar o transporte coletivo.

A melhoria na estrutura de avenidas e ruas que facilitem o transporte particular inevitavelmente é acompanhada da redução do transporte coletivo e sua priorização. Ela proporciona um movimento contrário, oposto à melhoria de tráfego, que constituiria na redução do uso do automóvel para maior dependência do transporte coletivo. É preciso uma inversão na forma de enfrentar o problema de mobilidade nas cidades, por meio de uma pressão contrária à facilidade de circulação do carro particular, melhorando o sistema de transporte coletivo. Claro que estas mudanças de hábitos e a adequação do uso das vias não podem ocorrer de forma drástica, mas sim paulatina e progressivamente, oferecendo ao usuário do carro particular opções diversas e de qualidade ao circular pela cidade (JACOBS, 2010; MARICATO, 2010).

Alternativas mais coerentes com o discurso do plano diretor e do plano de mobilidade urbana consistiram na implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, que ocorreram em 2014 na rua XV de Novembro, com 2500 metros entre a avenida Nossa Senhora da Luz e a rua João Negrão. Elas favorecem o deslocamento do transporte coletivo priorizando-o, aumentando sua eficiência e competitividade frente ao transporte particular. Pressionam a redução do uso do carro, diminuindo seu espaço de circulação e ao mesmo tempo incentivam o uso do transporte coletivo oportunizando maior comodidade e eficácia em sua circulação.

Outras alternativas de destaque na cidade são a ampliação e a integração da rede de ciclovias, possibilitando a circulação de bicicletas em vias exclusivas ou compartilhadas como no caso da implantação, na rua 7 de

Setembro, da Via Calma, demonstrando opções que integram a circulação dos veículos coletivos, de veículos não motorizados, como as bicicletas, reduzindo as faixas de circulação do automóvel na tentativa de pressionar a redução de sua circulação.

Como comprovam os dados da Tabela 22, as melhorias implantadas nas vias urbanas e na sinalização da cidade não foram suficientes para reduzir o grau de insatisfação em relação ao tráfego, havendo necessidade de novas soluções conjuntas entre sistema viário, transporte coletivo e zoneamento da ocupação e do uso do solo.

A Tabela 23 corrobora estas análises, uma vez que demonstra o nível de satisfação dos visitantes que estiveram em Curitiba nos dias da realização dos jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 na cidade. Mais de 70% dos entrevistados declararam-se satisfeitos com a estrutura do sistema viário de Curitiba, mas menos de 60% avaliaram o trânsito na cidade como “bom”.

**Tabela 23** - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014

	Infra estrutura	Infraestrutura	Infraestrutura	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	SINALIZAÇÃO TURÍSTICA	TRÁFEGO	SISTEMA VIÁRIO	DESTINO TURÍSTICO	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJAMENTO E ORGANIZAÇÃO
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	76,9	72,4	75,1	57,3	70,4	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

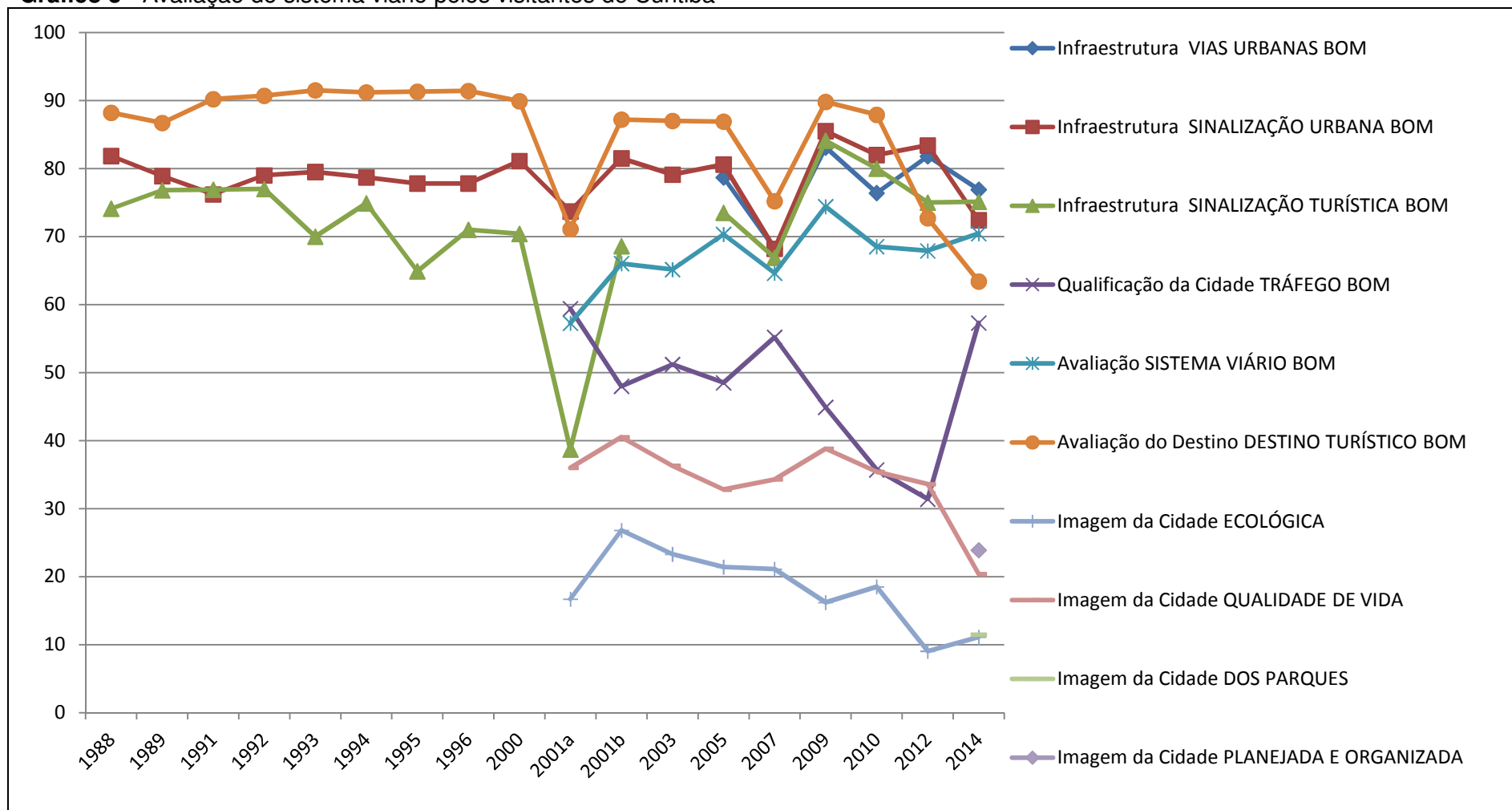
Fonte: GÂNDARA, 2014

A prática do turismo se caracteriza por ser uma atividade baseada no deslocamento, tornando esta ação imprescindível, portanto a qualidade na mobilidade urbana constitui um elemento essencial. Por isso, para melhor qualificar a cidade para bem atender aos seus usuários, visitantes ou residentes, medidas devem ser trabalhadas a fim de possibilitar a circulação cômoda, segura e eficiente das pessoas (PAGE, 2001; PALHARES, 2001).

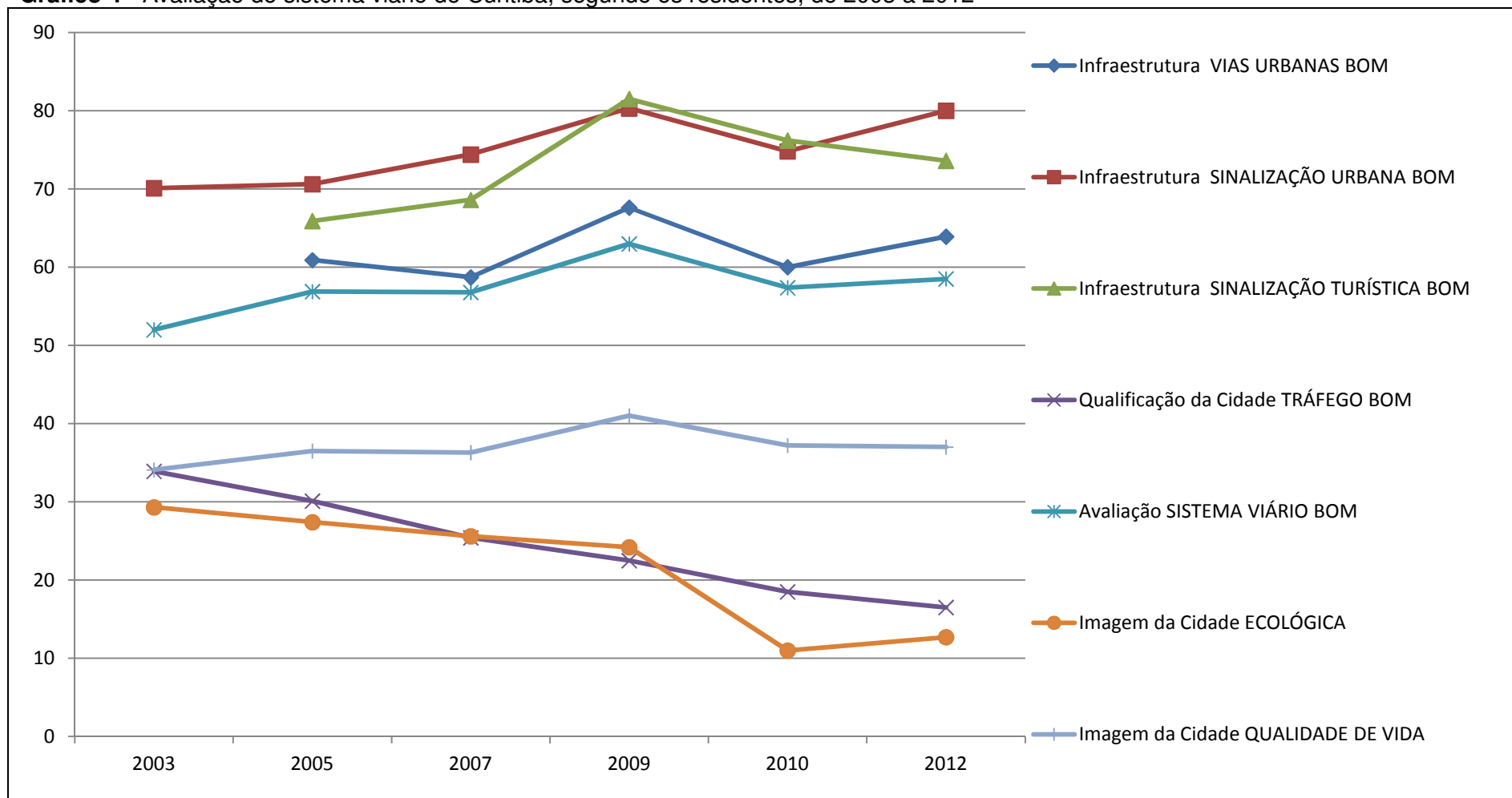
Na cidade de Curitiba, ao estudar os planos e seus discursos identifica-se a priorização do transporte coletivo em relação ao individual e uma preocupação constante com o tráfego. Entretanto, as medidas tomadas a partir do Plano Diretor de 2004 têm causado pouco efeito no melhoramento do tráfego segundo as pesquisas de demanda apresentadas nas Tabelas 22 e 23 e nos Gráficos 3 e 4. O que se nota é uma melhoria nas vias urbanas, na sinalização da cidade e na avaliação do sistema viário. Mas estas melhorias



não estão causando efeitos suficientes para reduzir a insatisfação dos usuários em relação ao trânsito, o que acaba por causar a redução da satisfação com o destino turístico Curitiba.

**Gráfico 3 - Avaliação do sistema viário pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 4 - Avaliação do sistema viário de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012**

Fonte: Elaborado pelo autor.

Como pode ser observado na Tabela 22, nos dados das pesquisas de demanda no ano de 2005, primeiro ano que foi questionado sobre as vias urbanas no estudo, obteve-se um percentual de 60,9% de “bom” e “ótimo” pelos residentes e 73,5% de “bom” e “ótimo” pelos visitantes. Já em 2012, as vias urbanas foram melhor avaliadas pelos residentes: 63,9% as consideravam “boa” e “ótima” e 81,8% dos visitantes avaliaram-na da mesma maneira. Pode-se supor que as intervenções propostas pelo Plano Diretor de 2004 no sistema viário tenham auxiliado na melhora da avaliação uma vez que o plano previa melhorias estruturais nas vias de circulação.

O mesmo não ocorreu com o tráfego da cidade que em 2005, conforme dos dados da Tabela 22, obteve uma avaliação de 33,9% de “bom” e “ótimo” pelos residentes e de 51,2% pelos visitantes. No ano de 2012, mesmo com uma melhor avaliação das vias urbanas, o tráfego continuou como fator de insatisfação dos residentes e visitantes. Entre os residentes, 16,5% avaliaram o trânsito como “bom” e “ótimo” e dos visitantes 31,4% assim o consideraram. Ressalte-se que, segundo os dados da pesquisa de demanda neste mesmo ano, a maioria dos residentes — 49,4% — avaliou o trânsito como “ruim”, sendo que entre os visitantes a maioria o considerou regular (36,3%). Entre os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo 57,3% avaliaram o trânsito como “bom” e “ótimo”, estes visitantes, mesmo tendo um contato muito rápido com a realidade urbana de Curitiba perceberam que o tráfego necessita de melhorias.

Para o turismo os congestionamentos nos destinos turísticos convertem-se em experiência negativa que gera irritação, insegurança, desconforto físico, perda de tempo e de dinheiro. Desperdiçam-se momentos que poderiam ser usados para lazer, aprendizado e divertimento, perdidos no deslocamento entre os pontos de interesse turístico no trânsito da cidade, prejudicando a experiência e avaliação da destinação turística (HORODYSKI *et al.*, 2012).

Conforme os Gráficos 3 e 4, o tráfego pode ser um dos responsáveis pela queda na imagem da cidade, uma vez que os congestionamentos acarretam problemas ambientais como o aumento da poluição do ar e sonora, que ao ser percebida por turistas e residentes impacta negativamente na imagem de cidade ecológica. Já os transtornos sociais e econômicos dos congestionamentos como perda de tempo e de dinheiro; dificuldade de

locomoção de bens, informações e pessoas; desconforto ambiental e estresse; e insegurança, aliada aos problemas ambientais já citados, impactam no reconhecimento da qualidade de vida, influenciando a redução da satisfação com o destino turístico Curitiba e na sua imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica.

A imagem do destino turístico e da cidade se relaciona com a satisfação do usuário, que ao ter suas necessidades e expectativas atendidas pela infraestrutura ou serviço urbano utilizado, satisfaz-se com experiências de qualidade na cidade e reforça uma imagem positiva da mesma (AGAPITO *et al.*, 2014; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Ao analisar os Gráficos 3 e 4, é possível perceber que elementos do sistema viário como sinalização urbana e turística são pesquisados ao longo de todas as pesquisas de demanda, e que os turistas e residentes estão satisfeitos com estes quesitos. Se comparada a pesquisa de 1988 à de 2010 para os turistas e as pesquisas de 2003 a 2010 para os residentes (o estudo de 2010 é o último que não apresenta as opções “não sabe” e “não utilizou”) percebe-se que os resultados são praticamente os mesmos. Pode-se, então, identificar que ao longo dos anos os problemas que influenciam a satisfação com estes dois elementos foram trabalhados e sanados na cidade.

A melhora do trânsito não se baseia em uma solução simples de programa de restrição de uso do veículo particular, melhoria do transporte público ou aumento da infraestrutura das vias priorizando o veículo individual. É preciso um trabalho que integre tais iniciativas proporcionando o uso racional das vias de deslocamento assim como do transporte público (AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

A relação existente entre a satisfação dos turistas com o destino turístico está confirmada pelo Gráfico 4, uma vez que as curvas destes dois quesitos são semelhantes acompanhando a evolução uma da outra. No turismo a questão do deslocamento é imprescindível na realização da atividade, portanto o trânsito da cidade deve favorecer a locomoção entre os pontos de interesse de visitação e de uso do turismo. O bom funcionamento das redes viárias e do sistema de transporte facilita o acesso aos atrativos influenciando diretamente na qualidade da experiência do turista em uma viagem (BERG; BORG; MEER, 1995; LOPÉZ PALOMEQUE, 1995).

Com o aumento do uso do carro particular inevitavelmente ocorrerá uma redução do transporte coletivo e sua priorização na circulação pela cidade. Ocorre um movimento contrário à melhoria de tráfego. Portanto, há a necessidade de uma inversão na forma de encarar o problema de mobilidade nas cidades, é preciso uma pressão contrária à facilidade de circulação do carro particular e uma melhoria no sistema de transporte coletivo e o incentivo em formas alternativas de deslocamento motorizados e não motorizados (JACOBS, 2010).

Tais medidas discutidas por diversos autores (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995; DUARTE, 2010) seriam: fornecer informações para ampliar e estimular nos turistas e residentes o uso compartilhado de veículos; as alternativas de circulação como ciclismo e caminhadas; aumentar o uso do transporte público pelos residentes e turistas. Em Curitiba muitas destas alternativas existem, mas ainda faltam informação e facilidades para o deslocamento nestes meios de locomoção.

Em uma cidade que possui vias exclusivas para pedestres com diversos atrativos e áreas de interesse de visitação em suas proximidades, além de mais de 300 quilômetros de ciclovias ligando os parques e os principais atrativos, a inexistência de folheteria, informações e locais de locações de bicicletas são empecilhos para uma melhor experiência de visitação. Essas facilidades oportunizariam um modo diferente de vivenciar a cidade e circular por ela e poderiam diminuir o uso do transporte particular.

Portanto, nota-se que há meios de deslocamento alternativos e previsão da ampliação deles pelo Plano de 2004, mas ainda falta incentivo tanto   população como aos visitantes para que sejam utilizados, principalmente informações e melhorias estruturais como sinalização, vias exclusivas para ônibus e bicicletas, bicicletários, disponibilidade de veículos como bicicletas, por exemplo. O que se percebe é que a estrutura existe, mas por si só não é capaz de gerar o uso destas alternativas. É preciso fomentar, estimular o hábito de utilizar estes meios alternativos de deslocamento (PALHARES, 2002; PAGE, 2001).

  possível constatar que os residentes estão mais insatisfeitos que os turistas com o sistema viário na cidade de Curitiba, interferindo diretamente na qualificação e na imagem de qualidade de vida e ecológica da cidade. Os

turistas, por sua vez, reconhecem a qualidade dos elementos do sistema viário, porém a má avaliação e descontentamento com o tráfego prejudica a satisfação com o sistema viário, assim como acarreta danos à imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica. No entanto, as melhorias e as normas estipuladas pelos planos diretores quanto a este sistema também são percebidas pelos turistas que ao ter outras opções de definir a imagem de Curitiba — como em 2014 — identificam-na como cidade planejada/organizada. Possivelmente esta imagem tem como um dos responsáveis a qualidade das vias, da sinalização, da hierarquização do sistema viário e dos sistemas trinários, que auxiliam na redução do tráfego, que teve uma melhora na avaliação nesta pesquisa especificamente.

A redução dos congestionamentos não será efetiva se as ações do plano diretor e do plano de mobilidade urbana não efetivarem seus discursos, priorizando ações e investimento em infraestrutura que favoreça o transporte coletivo, por meio de pressões gradativas do transporte público ao particular, por intermédio de benfeitorias que torne o primeiro mais eficiente, cômodo, rápido e seguro frente à opção do uso do automóvel particular. As soluções para os problemas de trânsito nas cidades exigem soluções criativas pautadas em um planejamento que integre o sistema viário, o transporte público e o uso e ocupação do solo (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

O transporte público é um dos principais mecanismos de redução da circulação do veículo particular para melhorar o trânsito nos grandes centros, mas somente sua ampliação não é suficiente para que os usuários substituam o automóvel pelo transporte coletivo. É preciso incentivo e melhoria nas suas condições para que possa se tornar mais atraente e competitivo, com preços adequados, comodidade, eficiência, conforto, segurança e agilidade (DUARTE, 2011; SOUZA, 2005; BOTE GÓMEZ, 1995).

Por meio destas melhorias e de uma nova forma de encarar a circulação na cidade, percebendo vantagens no uso do transporte coletivo, que possibilitem uma mudança gradual no hábito dos usuários, e planejamento e gestão de usos que possibilitem menos e menores deslocamentos pela cidade, será possível aumentar a mobilidade urbana e alcançar melhora no trânsito das cidades (JACOBS, 2011; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

### 5.3.2 Avaliação do transporte público de Curitiba

Na tentativa de reduzir a insatisfação dos usuários em relação aos problemas de trânsito umas das soluções seria o melhoramento do transporte público, possibilitando alternativas de deslocamento em modais de transportes que se tornem mais competitivos e eficientes que o veículo particular.

A Tabela 24 apresenta uma primeira avaliação do transporte público de Curitiba com base nos estudos de Gândara (2001) da avaliação dos visitantes sobre este sistema.

Tabela 24 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os visitantes no ano de 2001

	Infraestrutura	Infraestrutura	Equipamento e serviços turísticos	Qualificação	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	TRANSPORTE COLETIVO	SERVIÇO DE TÁXI	ATENDIMENTO AEROPORTO E RODOVIÁRIA	TRÁFEGO	TRANSPORTE PÚBLICO	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	55,9	59,4	69,4	59,4	61,0	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

Neste estudo foi possível pela primeira vez relacionar os elementos do sistema de transporte público de Curitiba e o tráfego da cidade e sua avaliação feita por visitantes. Isso oportunizou a verificação da relação entre avaliação do sistema e avaliação do destino turístico e da imagem de Curitiba.

Ao observar a Tabela 24 e os estudos de Gândara (2001), é possível entender a baixa avaliação do transporte público pelos visitantes, uma vez que os dados dessa pesquisa indicam que mais de 40% dos entrevistados não souberam avaliar o transporte coletivo e mais de 30% não responderam a respeito dos serviços de táxi. Este fato reflete a necessidade de incentivar o uso dos meios de transporte público para minimizar o impacto dos automóveis particulares nas vias da cidade, dinamizando assim o trânsito e aumentando os valores de avaliação, que ficaram em mais de 25% como “regular”. (PALHARES, 2001; PAGE, 2001).

Curitiba por muitos anos foi tida como modelo no transporte público. O sistema trinário proposto pelo Plano de 1966 e implantado na década de 1970 trouxe inovação e marcas na paisagem da cidade como as as avenidas com canaletas de circulação exclusiva. Isso foi motivo de visita de muitos



especialistas em planejamento e gestão urbana (IPPUC, 2014) e foi bem avaliado pelos turistas que visitaram Curitiba entre os anos de 1987 e 2000, período em que o conceito “bom” variou de 80% a 94,6% (este no ano de 1994), conforme a Tabela 12.

O Plano de 1966 com a implantação dos trinários nos eixos estruturais incentivava o desenvolvimento nestas áreas da cidade dotando-as de equipamentos e serviços como o transporte público, de modo a direcionar o crescimento da cidade. A implantação da Rede Integrada de Transporte (RIT) em 1980, oportunizando a integração de diversos ônibus por meio de terminais no meio e nas extremidades dos eixos estruturais, possibilitava ao usuário a troca de linhas de ônibus com o pagamento de uma única passagem. Com uma linha no sentido radial ligando os terminais, denominada Interbairros, linhas alimentadoras dos terminais para o interior dos bairros, denominadas Convencionais, e no centro uma linha circular de micro-ônibus, este sistema se tornou modelo no país (CURITIBA, 1966).

O transporte público em uma cidade turística não está relacionado somente ao transporte coletivo, mas inclui os serviços de táxi e outros meios alternativos e coletivos de circulação, assim como instalações de aeroporto e estação rodoviária, uma vez que estes são os portões de entrada e saída, os terminais de embarque e desembarque de transportes coletivos para fora da cidade. A Tabela 25 apresenta a satisfação dos residentes entre os anos de 2003 e 2007, e dos turistas entre os anos de 2001 e 2012 com os elementos do transporte público de Curitiba.



É preciso salientar que os estudos de demanda do ano 2012 possuem uma avaliação menor que as dos anos anteriores uma vez que nesta pesquisa foi adicionada às respostas possíveis a “não utilizou”, fazendo com que haja uma redução nas demais variáveis da pesquisa.

Ao observar a Tabela 25 nota-se uma queda na satisfação por parte de residentes e visitantes quanto aos equipamentos e serviços do transporte público na cidade. Este fato indica a necessidade da revisão de como estes meios de transportes e serviços vêm sendo oferecidos e usufruídos pelos usuários. É preciso identificar onde se encontram as principais críticas e levantar as sugestões de melhorias para atenuar e reduzir a insatisfação em um dos quesitos do planejamento urbano no qual Curitiba já foi tida como modelo. Mesmo que nos dados da tabela, consideradas as pesquisas até 2012, a satisfação seja de aproximadamente 70%, os estudos demonstram uma constante redução ao longo dos anos.

Vale destacar que as avaliações por turistas e residentes são semelhantes com ressalva para uma pior avaliação pelos turistas no último ano da pesquisa. É relevante salientar o fato, situação impar nos dados, pois em sua maioria os residentes são mais críticos na avaliação dos equipamentos e serviços urbanos. Porém, ao observar tal pesquisa é possível constatar que mais de 36% dos turistas não utilizaram o transporte coletivo na cidade e não souberam responder ao questionamento, e somente 6% dos moradores responderam que não saberiam avaliar o transporte público.

Em relação ao aeroporto e à rodoviária observa-se um ótimo nível de satisfação entre os usuários até o ano 2010, quando 90% dos turistas se sentiram satisfeitos e entre os residentes, mais de 87% estavam satisfeitos com ambos os terminais.

Ao comparar a avaliação do transporte público entre 2003 (quando o índice de “bom” entre os residentes foi de 71,9% e entre os visitantes, 79,4%) e 2010 (quando houve redução de 2% na satisfação de ambos), é possível afirmar que o sistema tido como modelo necessita de alguns ajustes e remodelamentos para continuar satisfazendo necessidade e expectativas de seus usuários. Principalmente no que diz respeito ao serviço de transporte

público e ao trânsito na cidade, em que foram identificadas as maiores reduções na satisfação de ambos os usuários.

Quanto a estes serviços, fica claro ao observar a pesquisa de 2012 que mais de 30% dos visitantes não utilizam o transporte público na cidade, não sabendo, portanto, como avaliá-lo. É preciso um incentivo para que eles passem a utilizar esta opção de deslocamento, uma vez que a conexão entre os atrativos é possível por meio do transporte público. Mas como já foi discutido anteriormente, faltam informações que possibilitem e estimulem o uso deste transporte pelos turistas em Curitiba.

Porém, ao observar a avaliação dos moradores da cidade a realidade se mostra diferente, sendo possível identificar a insatisfação com estes serviços, pois somente 61,6% o avaliaram como “bom” ou “ótimo”, e somente 6% não souberam responder, indicando a necessidade de melhorar o atendimento deste serviço urbano aos residentes para que atenda as expectativas.

Estes ajustes devem ocorrer, pois o transporte público em qualquer cidade é um dos mecanismos mais eficientes para a redução do descontentamento com o tráfego, é uma ferramenta de redução dos congestionamentos. Na Tabela 25 observa-se a relação entre a redução da satisfação com o transporte coletivo (e a consequente redução na qualidade do tráfego), e a avaliação do destino turístico e da imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida.

Isto porque com a redução da satisfação com o transporte coletivo há um aumento da demanda pelo uso do transporte particular, que se torna mais vantajoso, mas acarreta problemas de circulação, com maior desgaste físico e psíquico nos indivíduos, problemas ambientais com o aumento da poluição sonora e do ar, perda econômica pelo atraso e gasto do tempo em deslocamento. Inevitavelmente ocorre redução da qualidade de vida na cidade, que é notada e avaliada pelos turistas.

A satisfação dos visitantes com o transporte público já inicia nos portões de entrada da cidade com o atendimento no aeroporto e na estação rodoviária. A Tabela 25 demonstra um crescente na avaliação da rodoviária entre 2005 e 2010, enquanto entre 2001 e 2010 é possível notar aumento na satisfação dos visitantes em relação ao aeroporto. Estes terminais têm papel importante na atividade turística, visto que são os principais portões de entrada da cidade e

devem estar equipados e preparados para transmitir uma boa primeira impressão ao visitante que chega ao destino turístico (PAGE, 2001).

Sua estrutura necessita de equipamentos e serviços que satisfaçam exigências e transmitam hospitalidade, para atender passageiros que chegam e saem da cidade e os que estão apenas em trânsito. Assim sendo, estes espaços precisam estar equipados com serviços de alimentação, entretenimento, informação e sanitários. Devem estar integrados ao transporte público da cidade possibilitando a conexão com a cidade e com os demais terminais por meios de transporte confortáveis, eficientes e de baixo custo (PALHARES, 2002).

O planejamento urbano de Curitiba por meio de seus planos diretores organizou um sistema de transporte público que foi pensado para satisfazer as necessidades dos usuários e se tornou modelo para outras cidades. Por um bom tempo ele atendeu exigências e expectativas, todavia a situação do transporte público em Curitiba vem se alterando. As pesquisas de demanda de 2012 indicam que mais de 30% dos visitantes não utilizam os equipamentos de transporte público havendo a necessidade de readequações para que, com criatividade e inovação, o transporte público possa ser mais utilizado pelos turistas.

O transporte público é um dos principais mecanismos para garantir o direito à cidade a todos, possibilitando o deslocamento eficiente a um custo baixo ao residente e ao visitante pelas diversas áreas da cidade. A diversidade no modal de transportes e a informação disponível sobre seu uso são fundamentais para o bom funcionamento do sistema (DUARTE, 2011; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000).

Observa-se um esforço de Curitiba na estruturação de novos modais de transporte como as ciclovias e o metrô, porém a falta de informação quanto ao uso e horários dos transportes existentes é um obstáculo para seu uso pelo visitante na cidade (CURITIBA, 2008a; FERNANDES *et al.*, 2014).

A simples existência de ciclovias não possibilita seu uso, é preciso disponibilizar veículos em diversos pontos da cidade a um preço adequado. Existe um esforço dos gestores em implantar a infraestrutura para o uso de bicicletas, mas há necessidade do incentivo real para que visitantes e

residentes utilizem esse meio alternativo de locomoção como transporte público. (PAGE, 2002; PALHARES, 2002; BERG *et al.*, 1995)

Em Curitiba é nítida a integração entre os atrativos turísticos e os equipamentos e serviços turísticos. Pela infraestrutura de transporte público é possível alcançar, se não toda, a maioria das áreas de interesse turístico. O que falta, no entanto, para sua efetivação como meio de deslocamento dos visitantes pela cidade é informação, orientação e incentivo, assim como mais eficiência no transporte para os atrativos. Eficiência que será alcançada com investimentos em infraestrutura que realmente priorizem o transporte público, como consta nos discursos dos planos diretores da cidade (FERNANDES *et al.*, 2014).

O transporte público de Curitiba atende à satisfação dos visitantes, este fato é constatado na Tabela 26 que indica a avaliação quanto à qualidade deste sistema pelos visitantes durante os Jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014. Conforme os dados da pesquisa analisada, praticamente 50% dos entrevistados responderam não ter utilizado os serviços. Os usuários que avaliaram o transporte público em sua maioria avaliou este serviço como “bom” e “ótimo” indicam a satisfação da maioria dos turistas que utilizaram os equipamentos e os serviços avaliados.

**Tabela 26 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014**

	Infraestrutura	Infraestrutura	Equipamentos e serviços turísticos	Equipamentos e serviços turísticos	Qualificação	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	TRANSPORTE COLETIVO	SERVIÇO DE TÁXI	ATENDIMENTO AEROPORTO	ATENDIMENTO RODOVIÁRIA	TRÁFEGO	TRANSPORTE PÚBLICO	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	44,2	48,8	45,8	37,4	57,3	46,7	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

**Fonte:** GÂNDARA, 2014

É válido destacar que praticamente 50% dos entrevistados não avaliaram os elementos do transporte público, resultando na diminuição dos valores de bom e ótimo da pesquisa. O transporte público é um elemento que proporciona ao visitante liberdade e independência de deslocamento com baixo custo aos pontos de interesse turístico, sem precisar de empresas privadas que lhe cobrem por estes serviços (PAGE, 2001; DUARTE, 2011).

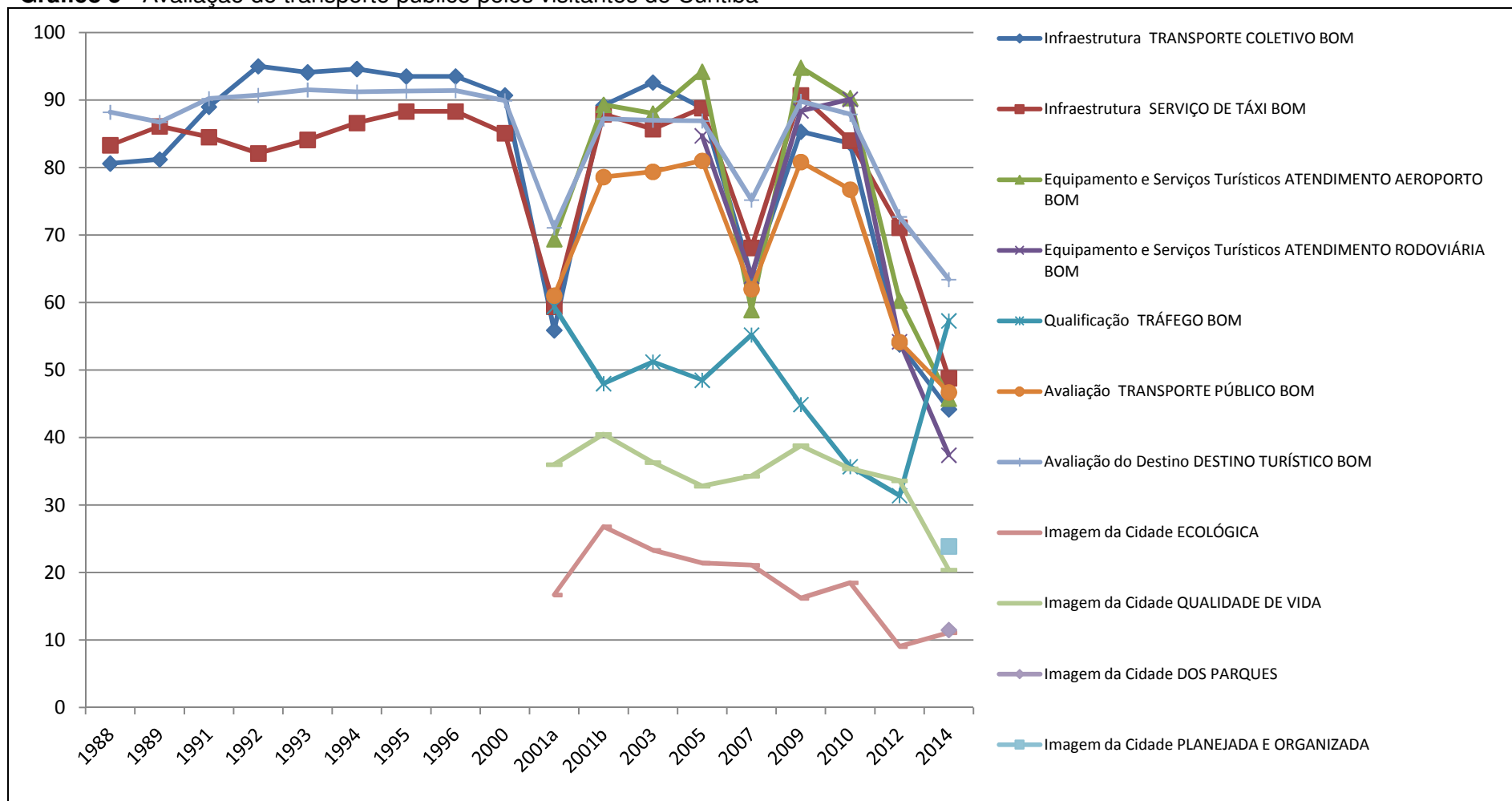
O uso do transporte coletivo pelo visitante oferece a oportunidade de um contato real com o cotidiano urbano, possibilitando vivência e experiência autênticas no destino visitado, para tanto é preciso incentivo ao turista que lhe ofereça segurança ou ao menos condições de uso deste serviço público (PALHARES, 2002; BERG *et al.*, 1995).

A Tabela 26 e os dados da pesquisa realizada durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Curitiba, indicam que a maioria dos visitantes entrevistados não utilizaram os serviços e os equipamentos do transporte público, mas em contrapartida aqueles turistas que o avaliaram se sentiram satisfeitos com o serviço que receberam e com a qualidade dos equipamentos. Tal fato tem reflexo direto na imagem da cidade, que foi identificada como planejada, com qualidade de vida, dos parques e ecológica.

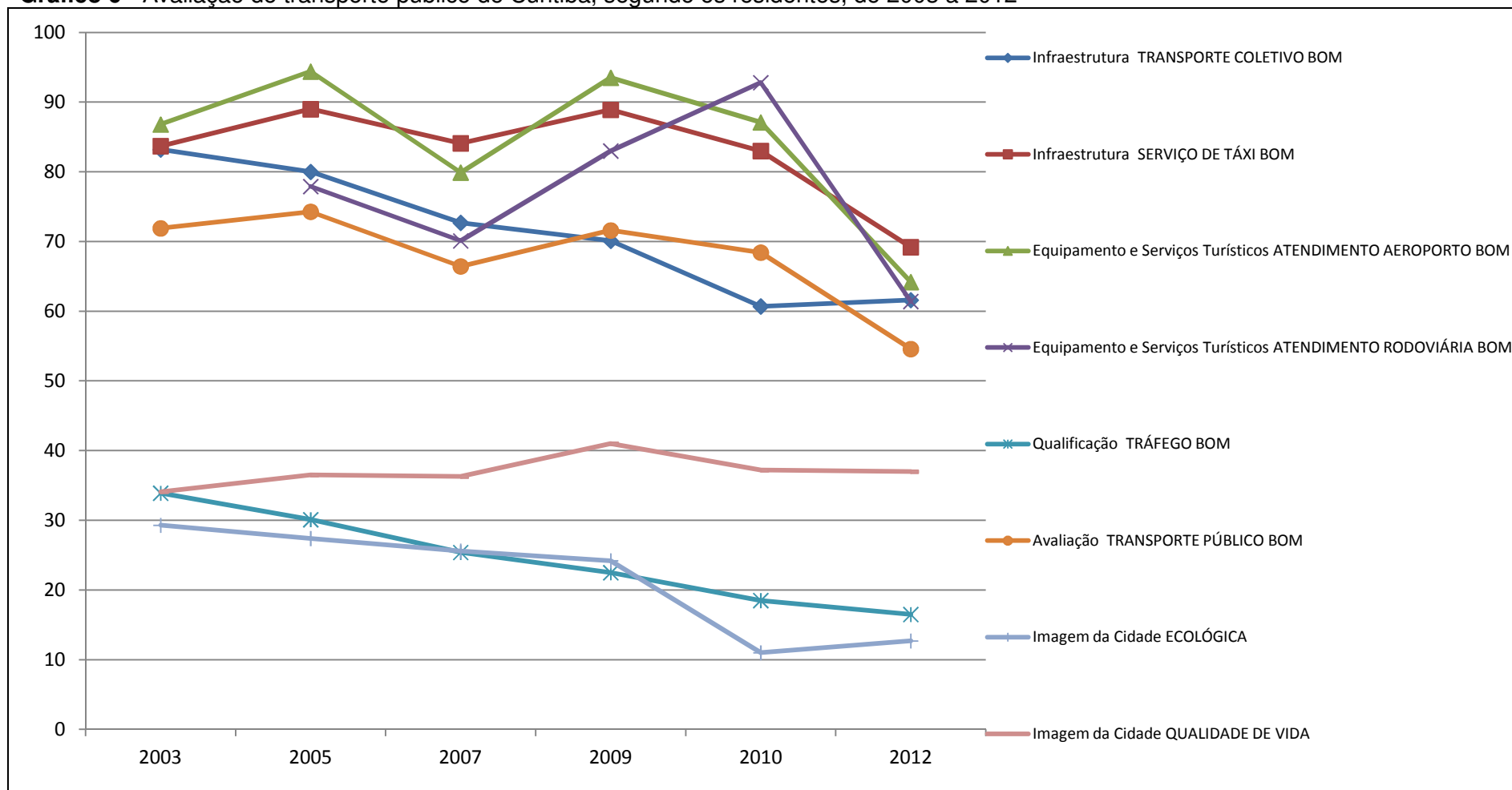
Foram reconhecidos pelos visitantes o esforço e o papel do planejamento urbano em organizar e disponibilizar um serviço que atenda as suas necessidades e as da população, sendo uma opção o transporte coletivo, que possui a capacidade de minimizar os problemas de congestionamento, trazendo ganhos ecológicos e para qualidade de vida em Curitiba.

Os Gráficos 5 e 6 demonstram uma constante oscilação nos níveis de bom e ótimo do transporte público de Curitiba, tendo como principais responsáveis pela redução de satisfação o serviço de transporte coletivo e o trânsito, mesmo sendo o primeiro bem avaliado pelo turista. A questão do trânsito inevitavelmente impacta na eficiência e na redução da satisfação com o transporte público e na qualidade da avaliação do destino turístico e na imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica.



**Gráfico 5 - Avaliação do transporte público pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 6 - Avaliação do transporte público de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012**

Fonte: Elaborado pelo autor.

Vale destacar que as curvas dos Gráficos 5 e 6 são semelhantes com ressalva para uma pior avaliação pelos turistas no último ano da pesquisa. É relevante relatar que esta foi uma situação ímpar no levantamento de dados, pois em sua maioria os residentes são mais críticos quanto à avaliação dos equipamentos e serviços urbanos.

Na última pesquisa de demanda realizada pelo Instituto Municipal de Turismo de Curitiba em 2012 a qualificação “regular” foi a segunda mais indicada pelos residentes, com 23,3%, para infraestrutura de transporte coletivo. Já para os visitantes a segunda maior porcentagem na pesquisa, com 36,7%, foi a resposta “não sabe”. Já na pesquisa realizada durante os jogos da Copa em Curitiba, mais de 40% não souberam responder sobre este serviço urbano, demonstrando que boa parte dos turistas não está utilizando o transporte coletivo em Curitiba, confirmando a ausência de incentivos e de informações para o uso turístico deste serviço.

Os turistas que utilizaram este serviço o avaliaram muito bem, mas em contrapartida é possível notar um aumento da insatisfação dos residentes com o transporte público, agravado ainda pela baixa avaliação do trânsito. Esta realidade deve ser vista pelos gestores públicos com cautela, pois a qualidade do destino turístico e a boa imagem da cidade só existirão se a urbe proporcionar boas condições de vida a seus usuários. Assim, a questão da circulação na cidade é um elemento básico para sua boa avaliação e a redução da satisfação dos residentes pode se refletir na queda da imagem positiva e da satisfação do destino turístico no geral (GÂNDARA, 2013; COHEN, 2014; GONZALEZ *et al.*, 2006).

Curitiba tem sua imagem no mercado turístico como cidade planejada, ecológica e com qualidade de vida, portanto a redução dos níveis de satisfação, do uso destes serviços e da imagem derivada destes elementos, entre eles o transporte público que se tornou referência no país, alerta os planejadores para uma necessidade na atualização e na revisão do planejamento da cidade. Isto porque a redução da qualidade dos aspectos urbanos derivados do planejamento e da imagem da cidade pode vir acompanhada da diminuição da satisfação dos visitantes quanto a sua experiência turística e da satisfação quanto ao destino Curitiba.

A imagem da cidade e o desempenho dos serviços urbanos, como o de transporte público no caso de Curitiba, têm impacto na satisfação dos turistas e residentes, como pode ser observado nos Gráficos 5 e 6. Isto porque a cidade cria uma expectativa a visitantes e visitados que precisa ser comprovada no momento da utilização dos serviços públicos, deste modo gerando satisfação e agregando ganhos para comprovação da imagem da cidade (KOTLER *et al.*, 1997; OLIVER, 1981; DAY, 1984; RAMJIT, 2014).

As principais imagens que Curitiba possui são, conforme as pesquisas aqui analisadas: cidade com qualidade de vida, planejada, ecológica e dos parques. Tais imagens geram nos turistas expectativas que serão atestadas com o uso dos serviços urbanos, infraestrutura e atrativos turísticos, visto que a urbe deve oferecer o que ela possui de melhor e mais autêntico, que é a vivência da própria cidade (BETAT, 2009; KAICK, 2007; RIBEIRO, 2002).

O transporte público consiste em um dos serviços urbanos que tem a capacidade de gerar experiências que auxiliam na formação da imagem da cidade e satisfazer turista e residente, conforme pode ser observado pelas curvas destes elementos nos Gráficos 5 e 6. Curitiba tem sua imagem vinculada a elementos urbanos que qualificam a vida na cidade, dotando-a de qualidades ambientais que a reconhecem como responsável ecologicamente, fruto de anos de planejamento (GÂNDARA, 2001)

Os elementos que compõem o transporte público de Curitiba são bem avaliados pelos turistas que utilizam a cidade como destino turístico desde 1988. Em muitos casos como os serviços de táxi, o transporte público, o atendimento na rodoviária e no aeroporto, se matem com avaliações que indicam a satisfação dos turistas se comparadas as pesquisas de 1988 a 2010. A comparação se deu entre estes anos devido à similaridade das variáveis da pesquisa. Em alguns casos, como no atendimento na rodoviária, no aeroporto e no transporte coletivo até se encontra aumento da satisfação.

Estes elementos vêm auxiliando a manutenção da boa avaliação do transporte coletivo da cidade e de sua satisfação pelo turista, porém é possível notar que a insatisfação com o trânsito acarreta novamente prejuízo na avaliação do transporte coletivo. Isto porque, como pode ser notado no Gráfico 3, a queda na satisfação quanto ao tráfego acarreta prejuízo no deslocamento com o transporte coletivo e com os táxis, reduzindo sua eficiência e conforto,

originando uma queda na satisfação com estes elementos e consequentemente com o transporte público em geral.

As pesquisas indicam que os turistas estão satisfeitos com o transporte público de Curitiba, pois este serviço é bem avaliado por eles, já os moradores demonstram nível de satisfação menor, o que necessita de atenção dos gestores para melhoria destes serviços. Fica clara a insatisfação de ambos os usuários com o trânsito, o que acarreta um prejuízo para a imagem de Curitiba.

O problema do trânsito afeta diretamente a satisfação dos usuários quanto ao transporte coletivo, que perde sua eficiência ao ficar preso nos congestionamentos nas ruas da cidade que não possuem vias exclusivas para o transporte coletivo, originando vivências e experiências negativas para residentes e turistas (CAMPOS FILHO, 2003; VASCONCELLOS, 2001).

Este problema urbano reduz a imagem de cidade ecológica, devido aos problemas ambientais gerados pelos congestionamentos nas ruas como a poluição sonora e do ar, somados à insatisfação dos usuários com os transtornos causados pelos engarrafamentos como perda de tempo e dinheiro, ineficiência na circulação, estresses e insegurança (HORODYSKI *et al.*, 2012).

O tráfego em qualquer cidade é um fator determinante de desenvolvimento e qualidade de vida, a facilidade de circulação de pessoas, bens e informação é uma condicionante de valor para a economia e o meio ambiente. Portanto, a solução dos problemas de congestionamento e de mobilidade urbana deve ser elaborada de modo integrado entre benfeitorias no sistema viário, melhorias no transporte público e no zoneamento do uso do solo (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005). Como demonstram as pesquisas de demanda, por meio das tabelas anteriores, ações isoladas em um ou outro elemento surgem pouco ou nenhum efeito na melhora do trânsito e da mobilidade urbana.

### **5.3.3 Avaliação da mobilidade urbana de Curitiba**

A deficiência na mobilidade urbana, fruto do uso excessivo do transporte individual, ocasiona custos ambientais com o aumento da poluição sonora e do ar, assim como perdas econômicas e sociais pelo desperdício de tempo nos congestionamentos e o consumo do espaço público, por vias saturadas de

veículos particulares e vastas áreas de estacionamento. Estes elementos mais a lentidão e a ineficácia de locomoção no trânsito degradam a qualidade de vida de muitos centros urbanos (SCAINGELLA, 2001).

Este quesito da vida urbana é constantemente avaliado pelos usuários que sofrem diretamente com os problemas ocasionados pela falta de mobilidade e os altos custos de deslocamento, sejam estes de tempo, combustível, aumento da poluição e estresse (BARCZAK; DUARTE, 2012). Como pode ser observado na Tabela 27, em 2001 a mobilidade urbana em Curitiba, avaliada pelos visitantes, necessitava de intervenções para que os seus índices de “bom” e “ótimo” fossem aumentados.

**Tabela 27** - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes de 2001

	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	SISTEMA VIÁRIO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOBILIDADE URBANA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	57,3	61,0	59,1	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001 .

Esta avaliação consiste em um estudo pontual da pesquisa de tese de Gândara, (2001) cujas perguntas possuíam a opção de resposta “não utilizou”, o que fez com que houvesse uma redução na avaliação dos demais quesitos. Porém vale destacar que o fator deslocamento está no cerne da atividade do turismo, uma vez que o visitante deve se locomover pela cidade para usufruir dos espaços de interesse turístico, assim caso exista um desconforto ou empecilhos na circulação de pessoas, eles originam experiências negativas e desgastantes para os turistas, influenciando na satisfação destes e na imagem que formarão do destino visitado (HORODYSKI *et al.* 2012; LYNCH, 2011; BOULLÓN, 2002).

As soluções de melhorias na mobilidade urbana exigem medidas de planejamento que integrem o uso e a ocupação do solo, o sistema viário e o transporte público. Baseados em Ewing *et. al.* (2007 *apud* FRAGOMENI, 2012; BARCZAK; DUARTE, 2012) as ações que venham a minimizar os problemas na circulação das cidades necessitam observar e atuar nas seguintes frentes:

densidade, diversidade, desenho urbano (características do sistema viário), acessibilidade ao destino e distância ao transporte público, racionalizando a infraestrutura existente a fim de aperfeiçoar a mobilidade urbana.

A Tabela 28 apresenta a avaliação da mobilidade urbana em Curitiba.

**Tabela 28** - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes e residentes nos anos de 2001 a 2012

		AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
		SISTEMA VIÁRIO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOBILIDADE URBANA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	52,0	71,9	62,0	-----	29,3	34,1
	2005	56,9	74,3	65,6	-----	27,4	36,5
	2007	56,8	66,4	61,6	-----	25,6	36,3
	2009	63,0	71,6	67,3	-----	24,2	41
	2010	57,4	68,4	62,9	-----	11	37,2
	2012	58,5	54,6	56,5	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	66,0	78,6	72,3	87,2	26,8	40,5
	2003	65,2	79,4	72,3	87	23,3	36,3
	2005	70,3	81,0	75,7	86,9	21,4	32,8
	2007	64,6	62,0	63,3	75,2	21,1	34,3
	2009	74,4	80,8	77,6	89,8	16,2	38,8
	2010	68,5	76,7	72,6	87,9	18,5	35,4
	2012	67,9	54,2	61,0	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012), adaptado pelo autor.

O simples investimento no aumento da capacidade viária e no transporte de massa com alta capacidade de transporte não é mais suficiente para solucionar o problema da mobilidade. A concentração de atividades urbanas, o uso e os horários simultâneos das vias, a ineficiência do transporte público e a incapacidade do sistema viário de proporcionar fluidez aos veículos, somados à escassez de espaços para circulação, exigem ações de planejamento que viabilizem ganhos sociais, econômicos e ambientais com visão da cidade como um todo, integrando modos e meios de transportes, beneficiando a mobilidade urbana e a qualidade de vida (SCAINGELLA, 2001).

Uma das áreas mais afetadas pela falta de mobilidade são os centros das cidades, os quais apresentam espaços limitados que não permitem expansão das vias, somado este fator à circulação de inúmeros indivíduos em busca de serviços e comércio que se concentram nesta região. Portanto uma área caótica para o trânsito (LOPEZ *et al.*, 2010). Medidas vêm sendo adotadas nestas áreas de alta densidade e de diversidade de usos como a

restrição do automóvel em favor do transporte coletivo, e modos de transporte alternativo como as ciclovias e as áreas exclusivas de circulação de pedestres. Em Curitiba tais medidas foram adotadas com sucesso a partir da década de 1970, surgindo a Rua das Flores, um espaço público de convívio social, trabalho, comércio, lazer e encontro.

O investimento na expansão da malha viária aumenta a oferta de vias, possibilitando maior eficiência no deslocamento, reduzindo o tempo de viagem e aumentando o conforto para os motoristas. Inevitavelmente isso atrairá mais indivíduos para utilizar e adquirir veículos particulares que, em um futuro próximo, irão saturar o sistema viário, deste modo priorizando o transporte individual ao coletivo (MARICATO, 2011).

Em Curitiba este fato pode ser comprovado com a instalação dos binários cujos resultados positivos, como demonstra a Tabela 28, foram de curto tempo quanto à mobilidade urbana e à avaliação do sistema viário. Tais investimentos rompem com a lógica de benfeitorias que possibilitem a melhora da mobilidade urbana.

Penaliza-se os indivíduos que utilizam o transporte público devido aos congestionamentos por uso excessivo do veículo particular e de investimentos em infraestrutura que os priorizam. Torna-se escasso um bem público, as vias de circulação. Portanto, vai-se na contramão da eficiência da mobilidade. As soluções devem ser focadas na pressão para redução do uso do carro e beneficiamento de infraestrutura para melhor eficiência do transporte público, com a redução de vias para o particular e a implantação de vias exclusivas para o transporte público (MARICATO, 2011; JACOBS, 2011).

Os usuários da cidade, em particular os visitantes, devido à curta permanência necessitam circular pelos pontos de interesse de visita sem perda de tempo em congestionamentos. Uma alternativa viável seria o transporte público. Como é observado na Tabela 28 tal quesito possui uma boa avaliação, mas, como foi discutido anteriormente, muito dos visitantes não o utilizam devido a falta de incentivo para seu uso, como a facilidade de encontrar informações.

A eficácia da pressão para reduzir o uso do transporte particular e ampliar o uso do transporte público não se dará de uma forma rápida, mas por um processo gradativo com o uso de ações de educação e comunicação a fim



de incentivar mudança nos hábitos e costumes das pessoas, formando uma aliança com base na informação entre a população e os agentes formadores de políticas públicas (JACOBS, 2011).

A restrição da circulação do carro nas vias públicas não acontece simplesmente com ações de infraestrutura viária como a redução de faixas de circulação, mas com iniciativas e medidas que trabalhem em conjunto mudanças de hábitos e costumes, por meio da comunicação e educação, e o melhoramento e ampliação da oferta de serviços de transportes públicos e alternativos, como as bicicletas e as vias exclusivas para pedestres. Auxiliado por um planejamento urbano que incentive a concentração urbana e o uso misto das zonas na tentativa de aumentar o uso de modais de transportes públicos e alternativos e o fluxo de pedestres, provendo vida e animação às ruas de modo a fomentar o comércio e o convívio social nestes espaços públicos (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

A integração modal de transporte público é outra medida que beneficiaria a mobilidade urbana, com a integração entre diferentes modais a fim de aperfeiçoar a circulação em áreas e situações distintas. Para maior eficácia da intermodalidade são indispensáveis o planejamento e a implantação de estacionamentos integrados aos terminais de transporte coletivo, favorecendo o acesso do usuário ao transporte público por meio de um modal individual, seja ele motorizado ou não (FRAGOMENI, 2012; SCAINGELLA, 2001). Curitiba tem como proposta a ampliação das ciclovias e a implantação de bicicletários junto aos terminais de modo a integrar estes dois modais (CURITIBA, 2008b).

Ao visitante a intermodalidade possibilita a escolha do meio de transporte que melhor atenda suas necessidades e lhe proporcione maior conforto e comodidade na visita, mas para isso é preciso que haja informações suficientes para que esta escolha possa ser efetuada, uma vez que os visitantes não conhecem a cidade e os seus modos de transportes (PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

A informação transmitida em tempo real ao usuário do transporte público é outro benefício que deve ser implementado como medida de incentivar seu uso, possibilitando ao usuário a escolha de qual modal utilizar mediante essas

informações, melhorando a eficiência do serviço e qualificando o transporte público (NTU, 2008; AMOUZOU, 2000).

Ao observar a Tabela 29 é possível notar que a avaliação pelos visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Curitiba é muito semelhante à avaliação de 2001. Tal fato demonstra que as iniciativas até então executadas para a melhoria da mobilidade urbana ainda não haviam originado efeitos positivos na percepção dos visitantes.

**Tabela 29** - Avaliação da mobilidade urbana em Curitiba, segundo os visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014

	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	SISTEMA VIÁRIO	TRANSPORTE PÚBLICO	MOBILIDADE URBANA	DESTINO TURÍSTICO	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	70,4	46,7	58,6	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

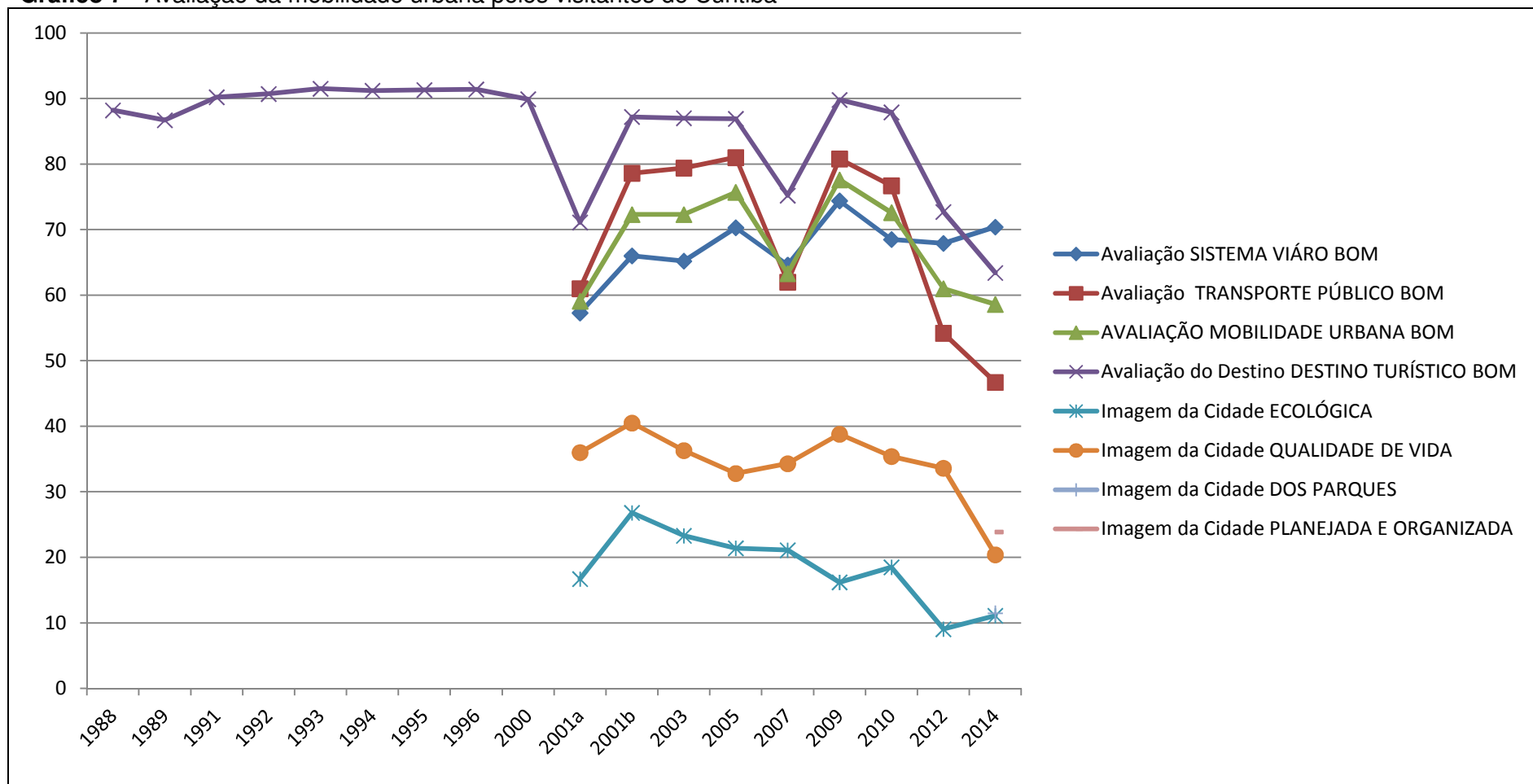
Fonte: GÂNDARA, 2014

Os investimentos feitos no sistema viário por meio dos binários e no transporte público, como a faixa exclusiva para o transporte coletivo, não foram suficientes para amenizar os problemas de congestionamento e aumentar a satisfação dos usuários em relação à mobilidade urbana em Curitiba. A mobilidade urbana não consiste simplesmente em ações de melhoria da rede viária da cidade, mas em um planejamento que integre transporte, vias de acesso, indivíduo, meio ambiente e apropriação do espaço público. Para isso, é fundamental um planejamento que trabalhe a cidade na escala do pedestre, na tentativa de incentivar a densidade da cidade, o uso misto das zonas urbanas, a intermodalidade nos transportes e a redução do uso do veículo particular por meio da priorização do transporte público (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

Uma vez que a mobilidade urbana tem influência na satisfação e na imagem que os usuários têm da cidade, a facilidade e a eficiência na circulação atende as expectativas e necessidades do usuário que necessita deslocar-se para trabalhar, aprender, recrear e morar. Ao turista a locomoção pode se tornar um atrativo à parte, como é o caso da Linha Turismo, um serviço de locomoção e uma atração que possibilita o deslocamento entre os atrativos da cidade e a contemplação da urbe pelo trajeto em que o ônibus circula.

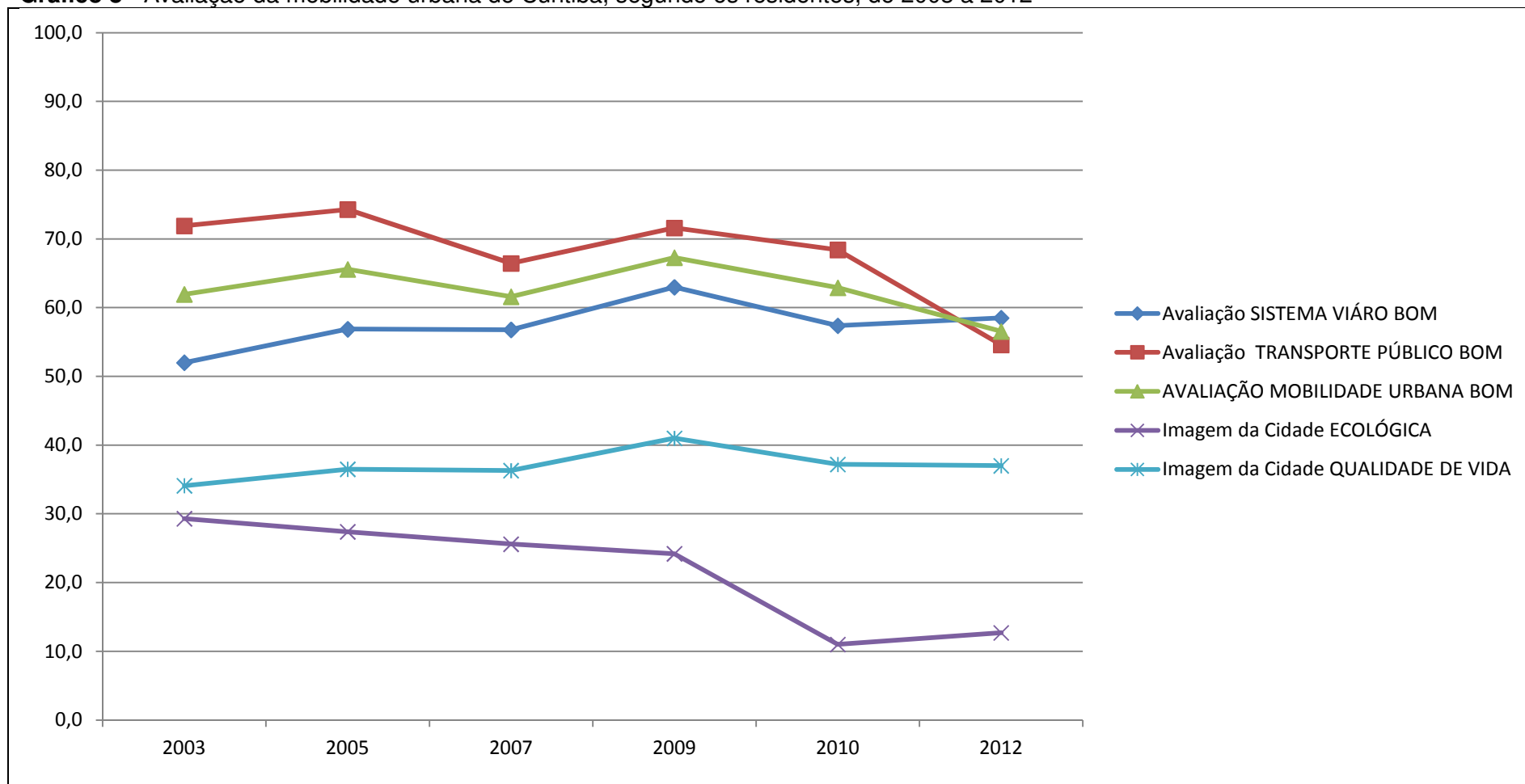
Quanto maior for a facilidade de circulação para as pessoas chegarem e saírem dos locais de interesse, por vias bem conservadas, arborizadas, com qualidades estéticas, de infraestrutura e paisagísticas, dotadas de transporte público seguro, confortável e eficiente, em espaços que possibilitem viagens curtas repletos de usos diversificados, economizando tempo e percurso pela cidade, maior será a satisfação dos indivíduos. Tais elementos terão um impacto na imagem da cidade, pois quanto melhor a mobilidade urbana, mais eficiente será o deslocamento, diminuindo problemas ambientais e econômicos, atendendo necessidade e expectativa de circulação pela urbe.

Em Curitiba a imagem de cidade ecológica e de qualidade de vida, conforme os Gráficos 7 e 8, é constantemente influenciada pela mobilidade, favorecendo uma imagem positiva. É possível notar alterações na imagem da cidade, uma vez que o fator mobilidade acarreta outras consequências, entre elas ambientais, econômicas, sociais, que influenciarão a imagem de Curitiba.

**Gráfico 7 - Avaliação da mobilidade urbana pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 8 - Avaliação da mobilidade urbana de Curitiba, segundo os residentes, de 2003 a 2012**



Fonte: Elaborado pelo autor.

As duas pesquisas pontuais, a tese de Gândara (2001) e a pesquisa da Copa de 2014, apresentam praticamente a mesma avaliação pelos turistas da mobilidade urbana (Gráfico 8), havendo uma pequena variação na imagem da cidade que pode ser entendida pela possibilidade de colocação de outras imagens, definidas como cidade dos parques e planejada na segunda pesquisa.

A mobilidade urbana conforme o Gráfico 8 é um quesito do cotidiano da cidade que influencia a satisfação do turista quanto ao destino e à imagem, que em Curitiba é melhor avaliada pelos turistas, que estão mais satisfeitos do que os residentes. Contudo, devido à importância da mobilidade urbana para o bom funcionamento da cidade e de sua influência na qualidade ambiental e na satisfação dos residentes e visitantes, é preciso um constante monitoramento e avaliação, para que melhorias sejam realizadas a fim de tornar a mobilidade um fator de satisfação que auxilie na determinação de imagens positivas, no reconhecimento da urbe como ecológica, com qualidade de vida e planejada.

Apesar de haver um aumento da satisfação com a mobilidade urbana entre as pesquisas dos anos de 2003 e 2010, tanto entre os residentes como entre os turistas, salienta-se a necessidade de redução dos níveis de insatisfação dos residentes, uma vez que os problemas acarretados pela ineficiência alteram o comportamento, a qualidade e a imagem da cidade para estes usuários. O tráfego é o principal responsável pela redução da satisfação com a mobilidade urbana tanto para turistas quanto para residentes, pois origina perdas econômicas, sociais e ambientais que somadas podem causar maior insatisfação dos usuários com a cidade, prejudicando a imagem e a qualidade de vida.

O problema do tráfego prejudicial à mobilidade urbana pode ser minimizado com ajustes e melhoras do sistema viário e do transporte público aliados à diversidade do uso do solo e seu planejamento na escala dos pedestres em Curitiba, reduzindo a necessidade, as distâncias e o tempo de deslocamento, aumentando a satisfação e a qualidade dos serviços públicos de transporte e circulação, priorizando o transporte público e não motorizado, auxiliando o aprimoramento de outro quesito que teve altos níveis de sugestões de melhorias nas pesquisas de 2000, 2003, 2005 e 2007: a segurança pública (JACOBS, 2011; LERNER, 2011).

### 5.3.4 Avaliação da segurança pública de Curitiba

A segurança, assim como o problema de trânsito, representa um dos principais gargalos do bem-estar no espaço urbano, influenciando no modo de vida, na qualidade ambiental e na prática do turismo. Uma cidade cujas ruas não transmitem segurança acaba por se tornar uma cidade sem vida, onde as pessoas se isolam ou convivem em locais fechados, cercados por infraestruturas e equipamentos de segurança, o que deixa as ruas ainda mais inseguras por falta de uso (JACOBS, 2011). A solução para a segurança pública não consiste somente em aumentar o efetivo policial nas ruas, a sensação de segurança é fruto de fatores como ruas “vivas” com movimento e circulação de pessoas; boa infraestrutura que transmita orientação e direção; áreas verdes e espaços públicos estimulando o pluralismo de pessoas, ideias, atividades econômicas, paisagens e usos; ambientes como espaços públicos e áreas verdes limpos e bem iluminados que transmitam segurança e conforto ao transeunte, além de edificações, espaços abertos e áreas bem conservados e com estrutura para fomentar seus usos e a contemplação (SOARES JUNIOR, 2013; JACOBS, 2011; AMORIM *et al.*, 2012). Como pode ser observado na Tabela 30, a segurança pública obteve boa avaliação pelos visitantes de Curitiba.

**Tabela 30 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os visitantes em 2001**

	Infra estrutura	Infra estrutura	Infra estrutura	Infra estrutura	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	SEGURANÇA PÚBLICA	LIMPEZA PÚBLICA	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	65,6	87,5		73,7	91,9	76,2	79,0	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

No turismo a sensação de insegurança é normalmente maior nos visitantes do que nos residentes, uma vez que eles estão inseridos em espaços não habituais. A falta desse conhecimento deve ser amenizada por meio de estruturas e ações que lhes transmitam segurança e conforto como uma boa sinalização urbana e boas condições das vias, possibilitando saber onde se encontram e para onde estão se locomovendo; espaços urbanos conservados, bem estruturados, iluminados e limpos para que se possa contemplá-los e

desfrutá-los. Movimento de pessoas em ruas e espaços abertos promovem conforto e segurança, e policiamento e instalação de equipamentos de segurança transmitem sensações de controle e tranquilidade ao visitante. A segurança pode ser um fator determinante de escolha de um destino ou atrativo turístico específico dentro da cidade (KORSTANJE, 2012; AMORIM *et al*, 2012).

Como pode ser observado na Tabela 30, há satisfação dos visitantes quanto à segurança pública de Curitiba no ano de 2001. Eles reconhecem qualidades que permitem atender expectativas de modo que o espaço da cidade transmite segurança, favorecendo seu uso para o turismo devido à qualidade ambiental encontrada (RECHIA, 2005; GÂNDARA, 2001).

A Tabela 31 apresenta avaliação da segurança em Curitiba por residentes e visitantes durante os anos de 2001 a 2012. Pode-se verificar que há uma redução na satisfação dos residentes na avaliação geral da segurança pública, mesmo quando há aumento positivo na avaliação da infraestrutura de segurança pública.



**Tabela 31 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os residentes e visitantes, nos anos de 2001 a 2012**

		Infraestrutura	Infraestrutura	Infraestrutura	Infraestrutura	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
		SEGURANÇA PÚBLICA	LIMPEZA PÚBLICA	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	18,1	79,9		70,1	86,3	56,5	62,2	-----	29,3	34,1
	2005	23,4	78,6	60,9	70,6	87,2	56,7	62,9	-----	27,4	36,5
	2007	20	76	58,7	74,4	83,3	54,3	61,1	-----	25,6	36,3
	2009	34,8	78,8	67,6	80,3	90,2	63,6	69,2	-----	24,2	41
	2010	36,2	75,1	60	74,8	89,4	63,5	66,5	-----	11	37,2
	2012	27,8	70,4	63,9	80	84,2	61,2	64,6	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	63,5	87,5		81,5	89,8	71,5	78,8	87,2	26,8	40,5
	2003	60,3	88		79,1	90,6	76,1	78,8	87	23,3	36,3
	2005	57,3	85	78,7	80,6	85	78,1	77,5	86,9	21,4	32,8
	2007	63,6	67,6	68,2	68,2	83,7	69,3	70,1	75,2	21,1	34,3
	2009	67,3	85,6	83,1	85,5	91,6	81,2	82,4	89,8	16,2	38,8
	2010	67,8	86,7	76,4	82	92,8	76,5	80,4	87,9	18,5	35,4
	2012	50,9	78	81,8	83,4	86,1	73,8	75,7	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012), adaptado pelo autor.

Diversos são os elementos da pesquisa de demanda que somados refletem a avaliação da segurança pública na cidade de Curitiba. Ao longo dos anos eles tiveram uma pequena redução nos conceitos “bom” e “ótimo”. Para os residentes a queda foi de praticamente 1% e para os visitantes de pouco mais de 8%. Os residentes são mais criteriosos ao avaliar a segurança, uma vez que convivem diariamente com os problemas acarretados pela falta dela, ao passo que o contato dos turistas com a cidade se dá de forma temporária e localizada, com menos efeitos das falhas de segurança no destino visitado.

Considerando a Tabela 31, frisa-se que a infraestrutura de segurança na cidade obteve uma melhora no decorrer do período pesquisado na percepção e avaliação dos entrevistados, principalmente residentes, assim como a limpeza pública, as vias urbanas, a sinalização urbana, a qualidade das áreas verdes e qualidade da conservação dos edifícios obtiveram um acréscimo na avaliação de “bom” e “ótimo”, mais acentuada na visão dos visitantes. Isso acarretou em uma melhora na avaliação da segurança pública na capital paranaense e conseqüentemente na avaliação do destino turístico.

Constata-se que o leve aumento na satisfação dos visitantes e residentes é praticamente o mesmo, no valor de 2%, porém em menor valor para os residentes, e que há uma inversão na percepção da infraestrutura de segurança pública e na sinalização urbana entre residentes e turistas. Reflexo da forma e do tempo que estes grupos usufruem e vivem a cidade.

Na percepção dos visitantes a segurança pública melhorou, isto porque a referência de comparação que possuem são as de suas cidades de origem ou de outras cidades que já visitaram, e ao percorrerem Curitiba avaliaram-na melhor que os residentes, pois estes convivem diariamente com a falta de segurança e percebem a necessidade de melhorias urgentes neste elemento da infraestrutura urbana.

A avaliação dos residentes quanto à sinalização é melhor que a dos visitantes, o que pode ser justificado pela familiaridade e conhecimento dos residentes em relação à cidade, não havendo necessidade de maiores ajustes na sinalização, fato este oposto à realidade do visitante que necessita de maiores instruções e orientação ao se deslocar por Curitiba.

Ao comparar as pesquisas realizadas entre os anos de 2001 e 2007, e os dados das pesquisas de demanda realizadas entre os anos de 2009 e 2012 expostos na Tabela 31, verifica-se uma melhora na satisfação dos residentes e visitantes na avaliação da segurança em Curitiba.

Mesmo apresentando ao longo dos anos de 2009 a 2012 uma progressão decrescente nos elementos de segurança, há uma melhora na avaliação da maioria dos quesitos pesquisados, com exceção da avaliação dos visitantes quanto à infraestrutura da segurança pública no ano de 2012. Estes dados demonstram que Curitiba transmitiu nestes anos maior segurança aos seus usuários que nos anos anteriores das pesquisas realizadas.

É possível deduzir que tais melhorias sejam reflexo das ações do Plano Diretor de 2004, que tratava de melhorias que proporcionaram ao ambiente urbano da capital paranaense maior qualidade nas áreas verdes, nas condições das vias urbanas, na conservação dos edifícios, na sinalização e até mesmo na infraestrutura de segurança, sendo a primeira vez que este tema foi abordado diretamente por um plano diretor de Curitiba (CURITIBA, 2004).

Ao examinar os dados da Tabela 31 verifica-se uma similaridade em ambas as avaliações, demonstrando que a percepção dos residentes e dos visitantes é praticamente a mesma, senão pelo fato de os residentes estarem mais insatisfeitos com as condições da segurança pública na cidade.

A segurança pública tem contribuído para satisfação dos usuários em suas vivências pela urbe, assim como influenciado a formação da imagem de Curitiba como cidade com qualidade de vida. Os indivíduos reconhecem menores riscos na cidade e identificam esta qualidade como um elemento que auxilia na boa avaliação de qualidade de vida.

Na percepção dos turistas, não só a imagem de qualidade de vida é beneficiada com a sensação de maior segurança, mas também a avaliação do destino turístico. Pois conforme Amorim *et al.* (2012) e Rechia (2005) um espaço que transmite menos riscos aos usuários estimula seu uso de forma convidativa para que as pessoas se encontrem nas ruas e nos espaços públicos, dotando-os de vida e de diversidade de encontros, enriquecendo assim a experiência turística e o intercâmbio social e cultural entre turistas e residentes.

As ações de segurança pública, como já mencionado, devem abranger a melhora da qualidade das áreas verdes possibilitando e estimulando seus usos, como foi proposto pelo Plano de 2004, atendendo as expectativas dos usuários por meio de um ambiente urbano de qualidade e que transmita segurança, aumentando assim a satisfação dos usuários. Uma vez que, para alguns autores (JACOBS, 2011; RECHIA, 2005) as áreas verdes por si só não têm a capacidade de qualificar os locais onde estão instaladas, são necessários programas e projetos que viabilizem a melhoria de suas estruturas e incentivem o uso para atividades de lazer, descanso, cultura e aprendizado.

O mesmo deve ocorrer com programas e projetos de melhoramento da conservação dos edifícios, propostos no Plano de 2014 no que se refere à cultura, incentivando a conservação dos bens e o estímulo de novos usos deste patrimônio, já que eles são responsáveis pela diversidade da paisagem urbana e pelos usos mistos e diversificados dos espaços da cidade. Pois teoricamente prédios bem conservados oportunizam a instalação de empreendimentos diversos ampliando a oferta de serviços e produtos, valorizando e revitalizando áreas inteiras, dotando-as de vida e animação, além de transmitir sensação de segurança e cuidado aos transeuntes (JACOBS, 2011).

A insegurança é uma emoção negativa que prejudica a experiência do turista na cidade, seja por não permitir que desfrute de todos os locais que gostaria ou pela sensação de preocupação gerando estresses constantes. Portanto, medidas precisam ser trabalhadas para minimizar esta impressão de falta de segurança nos usuários da cidade (AMORIM *et al.*, 2012; SOARES JUNIOR, 2013).

As ruas e os espaços públicos se tornam mais seguros a partir do momento que aparentam ter menos risco, quando são compartilhados, apropriados e utilizados de forma ininterrupta, por uma gama de indivíduos, com a existência de infraestruturas que favoreçam o uso e a sensação de segurança. Ambientes com maior qualidade paisagística é outro fator determinante na melhoria deste aspecto urbano estimulando a visitação e uso (RECHIA *et al.*, 2012; LEFEBVRE, 1999; TSCHOKE *et al.*, 2010).

A segurança não se baseia simplesmente no aumento do efetivo de policiais e patrulhas pela cidade, mas pode ser trabalhada por programas e

projetos de revitalização de edificações, implantação e melhorias em espaços públicos incentivando seu uso recreativo, esportivo e cultural, implantação de equipamentos e serviços que possibilitem a melhoria das condições de vida da população e a hospitalidade da cidade. Ações que já são estipuladas nos planos, mas que devem ser ampliadas, a fim de minimizar a insegurança proporcionando à cidade uma imagem de qualidade de vida, por meio do desenvolvimento social (AMORIM *et al.*, 2012; KORSTANJE, 2012; JACOBS, 2010).

Muitas destas ações necessárias para aumentar o nível da avaliação “bom” e “ótimo” da segurança em Curitiba já vêm sendo tratadas nos planos diretores de forma direta e indireta, pelas propostas de meio ambiente, cultura, zoneamento, desenvolvimento econômico e social, como foi discutido anteriormente. Porém, pelos resultados da pesquisa apresentados, há a necessidade de implementação destas propostas a fim de ampliar e modificar as condições, as soluções e o entendimento sobre a política de segurança, direcionando-as para além da simples instalação de infraestrutura de segurança pública e do aumento do efetivo policial.

Pois, como demonstra a Tabela 32, a boa avaliação da segurança pelos visitantes durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 em Curitiba é resultante dos elementos que contribuem para sensação de segurança, assim como da infraestrutura de segurança pública propriamente dita.

**Tabela 32 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014**

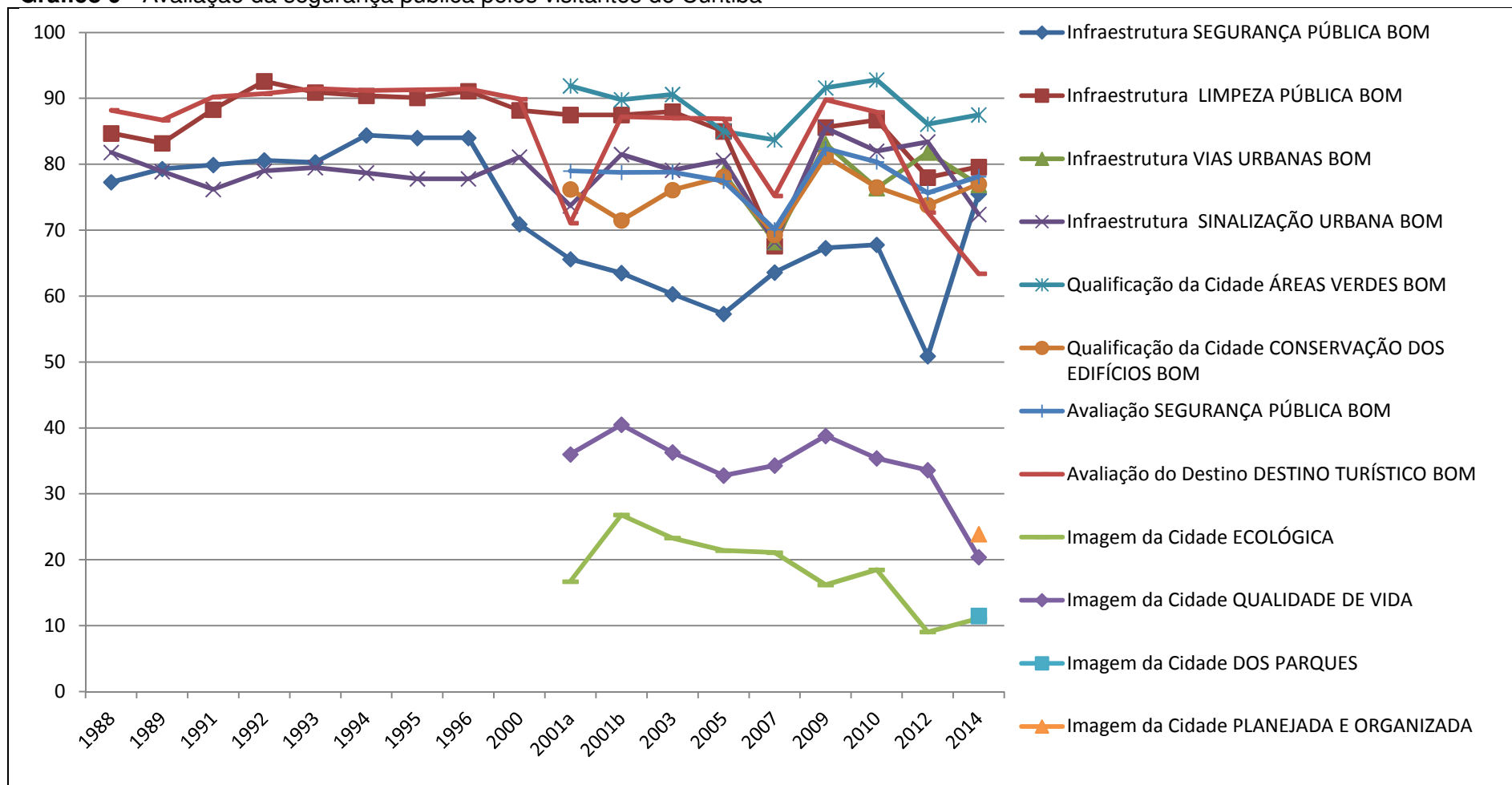
	Infra estrutura	Infra estrutura	Infra estrutura	Infra estrutura	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	SEGURANÇA PÚBLICA	LIMPEZA PÚBLICA	VIAS URBANAS	SINALIZAÇÃO URBANA	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	75,5	79,6	76,9	72,4	87,5	77	78,2	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

Fonte: GÂNDARA, 2014

No turismo a sensação de segurança é reflexo da qualidade ambiental e da infraestrutura urbana que vem a favorecer a utilização e a experiência de vivenciar a cidade. A adequação do sistema viário atrelada às condições de limpeza, conservação dos edifícios e qualidade das áreas verdes complementam a infraestrutura de segurança pública. Oportunizam a origem de áreas urbanas vivas repletas de pluralidade e de multiplicidade de usos, valorizando a qualidade de vida, propiciando oportunidade de ganhos econômicos, sociais, culturais e ambientais. Estimulam o visitante a circular pelas ruas, praças, parques e edifícios da cidade à procura de vivências gerando animação, valor de uso e, conseqüentemente, segurança aos espaços urbanos (JACOBS, 2011; SOARES JUNIOR, 2013).

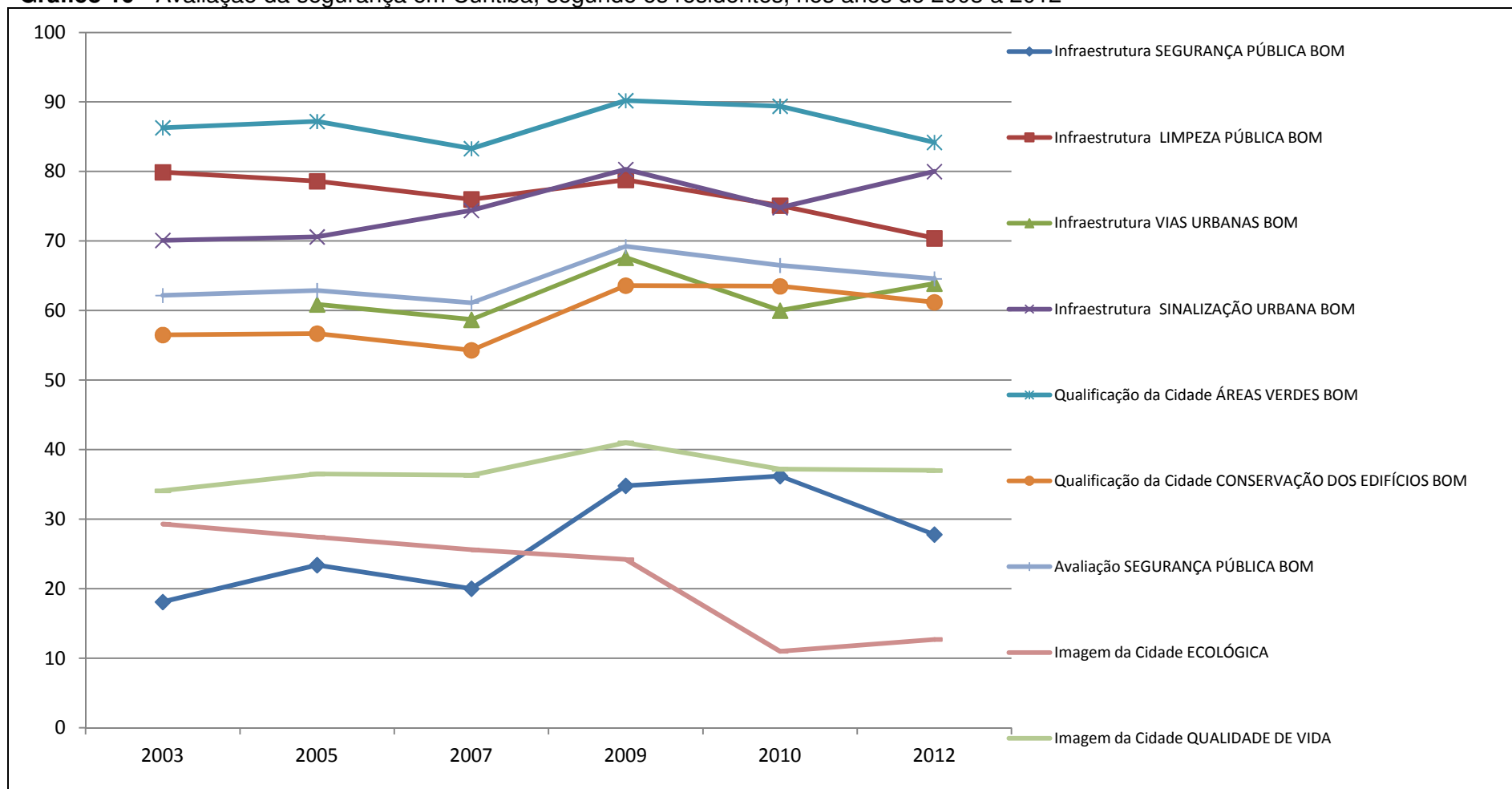
Ao observar os Gráficos 9 e 10, nota-se que na percepção dos turistas a avaliação da segurança pública, mesmo tendo oscilações, permanece praticamente constante se comparados o primeiro e último ano da pesquisa, com uma boa avaliação, indicando a satisfação dos turistas. Isto não significa que os visitantes não tenham percebido certos riscos, mas as qualidades ambientais e de infraestrutura nos locais frequentados possibilitaram-lhes sentir-se seguros durante as visitas aumentando a avaliação positiva quanto ao destino turístico (AMORIM *et al.*, 2012).

O mesmo não ocorre com a avaliação dos residentes, mesmo tendo resultados muito próximos entre o primeiro e o último ano da pesquisa, menos de 70% dos entrevistados indicam a segurança como “boa” e “ótima”, o que demonstra uma insatisfação dos residentes com o quesito. Nos discursos teóricos de Jacobs (2011), a sensação de insegurança nos moradores afeta a vida na cidade e o uso dos espaços públicos, que passam a ser gradativamente abandonados devido a sensação de riscos, prejudicando a imagem da cidade e o movimento de suas ruas, praças, parques, entre outros.

**Gráfico 9 - Avaliação da segurança pública pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.



**Gráfico 10 - Avaliação da segurança em Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012**

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao examinar os Gráficos 9 e 10 verifica-se uma similaridade nas avaliações demonstrando que a percepção dos residentes e visitantes é praticamente a mesma, senão pelo fato dos residentes estarem mais insatisfeitos com as condições da segurança pública na cidade.

O fator segurança é indispensável para o uso dos espaços turísticos da cidade, estimulando e assegurando o conforto e a minimização de riscos percebidos pelos turistas, incentivando-os a vivenciar experiências novas em um ambiente de qualidade que satisfaça suas expectativas quanto ao destino turístico, permitindo que possam vivenciar de forma intensa a cidade visitada, influenciando na satisfação com o destino visitado, como pode ser percebido no Gráfico 9 (KORSTANJE, 2012).

Portanto os destinos turísticos que pretendam melhorar a percepção dos visitantes quanto à segurança precisam tornar seus espaços públicos mais vivos, dotados de usos diversos e de forma ininterrupta. Para tanto, tais espaços devem possuir uma infraestrutura que favoreça o uso e a sensação de segurança, minimizando a percepção de riscos, para receber e atender expectativas dos indivíduos que ali transitam e os utilizam com qualidade, tornando-os um trunfo para a diversidade da cidade (RECHIA *et al.*, 2012; LEFEBVRE, 1999; TSCHOKE *et al.*, 2011; JACOBS, 2011).

A questão da segurança deve ser entendida como a tentativa de minimizar a percepção de riscos aos usuários dos espaços da cidade, por meio da qualidade ambiental mediante programas e projetos de revitalização de edificações, implantação e melhorias em espaços públicos incentivando o uso recreativo, esportivo e cultural dos mesmos, capacitação profissional oferecendo a oportunidade de empreender o próprio negócio, implantação de equipamentos e serviços que possibilitem a melhoria das condições de vida da população e a hospitalidade da cidade. Enfim, as medidas para minimização da insegurança consistem em atitudes palpáveis que proporcionem uma imagem de qualidade de vida, por meio do desenvolvimento social (AMORIM *et al.*, 2012; KORSTANJE, 2012).

Como fica evidente nos Gráficos 9 e 10, a redução da sensação de risco na cidade não ocorre simplesmente com maior efetivo policial nas ruas ou com o aumento da infraestrutura e do aparato de segurança, pois se assim fosse a satisfação com a segurança pública em Curitiba estaria prejudicada, uma vez

que a curva da infraestrutura de segurança na cidade para os turistas, ao comparar as pesquisas de 1988 a 2010, obteve um resultado negativo com a redução da percepção dos turistas quanto a estes quesitos. Porém as melhorias em outros elementos urbanos como os descritos anteriormente permitem o uso dos espaços públicos e a redução da sensação de insegurança, mediante ambientes limpos com qualidade de infraestrutura e paisagísticas que transmitem segurança e proporcionam satisfação ao visitante. Este se sente mais seguro ao transitar pela cidade e por seus espaços de interesse turístico, o que incentiva a formatação de uma imagem positiva da cidade, conforme as discussões teóricas de alguns autores (JACOBS, 2011; KORSTANJE, 2012).

Os Gráficos 9 e 10 corroboram esta afirmação uma vez que é possível identificar alteração na imagem de qualidade de vida conforme se altera a satisfação com a segurança pública tanto por residentes quanto por turistas. Isto porque uma cidade que transmite segurança tem suas ruas vivas, com circulação de pessoas que movimentam a urbe e proporcionam animação e oportunidades de intercâmbio (JACOBS, 2011). O mesmo não pode ser constatado com a imagem de cidade ecológica, que vem sendo reduzida a cada ano das pesquisas.

O cuidado com a cidade e a tentativa de minimizar a sensação de insegurança foram bem avaliados pelos turistas que estiveram na cidade durante os Jogos da Copa do Mundo de 2014, que demonstraram satisfação com a segurança, que refletiu em uma imagem de cidade planejada e com qualidade de vida, reconhecendo as intervenções do poder público para proporcionar a redução do risco. Valorizam ainda a segurança dos parques urbanos e sua importância para qualidade da cidade e o reconhecimento de Curitiba como cidade ecológica.

Fazem parte dos critérios para estimular a sensação de segurança em uma cidade os cuidados com os aspectos ambientais de forma a proporcionar qualidade ambiental com espaços que permitam inibir a insegurança e o risco. Aspectos como a conservação dos edifícios e das áreas verdes da cidade devem ser aliados a infraestruturas que estimulem seus usos proporcionando a ruas e espaços públicos ambientes repletos de vida com diversidade de usos e

variedade de indivíduos, de modo a atender expectativas dos usuários da cidade.

#### **5.4 AVALIAÇÃO DO MEIO AMBIENTE URBANO DE CURITIBA**

O meio ambiente deve ser entendido como um conjunto em transformação considerado a base do trabalho humano. Abrange os objetos naturais e sociais, modificando-os à medida que se adapta a novas necessidades e exigências da sociedade, que se apropria dos espaços formando cenários de ambiente natural, construído e ocupado. Portanto o meio ambiente pode ser entendido como um processo histórico, das ideologias de apropriação e das técnicas que as comunidades utilizam para legitimar seus territórios (RODRIGUES, 2001).

As formas de apropriação do meio ambiente urbano pela sociedade consistem em um processo social e cultural de usos, valorizações e intervenções. A conservação e restauração de espaços de valor cultural, histórico e natural, oferecendo aos mesmos novas funções ou reforçando usos antigos, mecanismo de valorização e qualificação ambiental urbano (DUARTE, 2010; CAMPOS FILHO, 2003; WAINBERG, 2001).

A preocupação com o meio ambiente é constante nos planos diretores analisados, não consistindo em simples proteção de áreas ambientais, naturais e culturais, mas sim na sua conservação aliada ao uso destes espaços para lazer, esporte, cultura, encontros, aprendizagem e contemplação (DUARTE, 2010; CAMPOS FILHO, 2012).

Estas intervenções dos planos resultaram em inúmeras áreas verdes e espaços públicos com apelos culturais com qualidade e características construtivas, ambientais e estruturais que as transformaram nos principais atrativos turísticos da cidade, influenciando diretamente na qualidade, na satisfação e na imagem que os turistas formam de Curitiba como destino turístico (HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013; KAICK, 2007).

A qualidade ambiental em destinos turísticos urbanos é um fator determinante na atração de turistas e na satisfação dos mesmos influenciando diretamente na formação de uma imagem positiva da cidade. Elementos

ambientais como a poluição do ar e sonora; a limpeza pública; a segurança pública; o trânsito; as características estéticas e o cuidado com a paisagem; a conservação dos prédios; o incentivo de uso dos espaços públicos; a quantidade e a qualidade das áreas verdes, o transporte público, entre outros, são constantemente avaliados pelos visitantes e pela população residente, que devem perceber a qualidade existente nestes elementos, a fim de qualificar a visitação e a vivência dos espaços da cidade tornando uma experiência memorável. A qualidade ambiental urbana se tornou um diferencial que possibilita a valorização das experiências urbanas de visitação e de satisfação no destino visitado (COOPER, 1994; BUTLER, 1994).

Cidades como Curitiba, que possuem sua imagem vinculada à qualidade de vida e ambiental, devem se preocupar com a manutenção desta imagem, proporcionando aos visitantes e residentes respostas às expectativas, tornando tais características elementos potenciais de atratividade e satisfação (KOTLER *et al.*, 1997, GÂNDARA, 2004; RAMJIT, 2014).

Os estudos da tese de Gândara (2001) apresentam uma primeira avaliação destes aspectos na visão dos turistas, os quais avaliaram o meio ambiente de Curitiba com mais de 75% de respostas “bom” e “ótimo”, conforme os dados da Tabela 33. Esta avaliação não é o resultado de um trabalho pontual, mas sim de anos de planejamento e de orientações dos planos diretores na atenção ao meio ambiente, buscando formar na cidade de Curitiba um ambiente de qualidade que auxilie o bem-estar da comunidade, aliando a conservação e apropriação dos espaços públicos para o lazer, descanso, contemplação, aprendizado, cultura e turismo.

**Tabela 33** - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os visitantes, no ano de 2001

	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	INFRAESTRUTURA	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	LIMPEZA PÚBLICA	ASPECTOS AMBIENTAIS	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	91,9	76,2	69,4	51,9	87,5	75,4	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

A Tabela 33 demonstra uma boa avaliação do meio ambiente realizada pelos turistas, com 75,4% de “bom” e “ótimo”. O ambiente urbano de Curitiba para estes turistas demonstra muito mais uma imagem de qualidade de vida do que de cidade ecológica, isto porque o meio ambiente não está relacionado somente aos aspectos naturais.

Mas, como os próprios planos diretores da cidade transmitiam em seus discursos, a questão ambiental está diretamente ligada à questão de desenvolvimento social, ambiental, cultural e econômica. Estes planos buscaram integrar a proteção ambiental e o uso dos espaços públicos para a prática de atividades de lazer, aprendizado, descanso e convívio social. A qualidade atribuída a estes espaços proporcionou a oportunidade de apropriação pelos residentes e valorização pelos turistas que também deles se apropriaram, utilizando-os como espaços produtivos de valores econômicos, ambientais, culturais, sociais e turísticos. (RECHIA, 2005; TSCHOKE, 2011).

As pesquisas de demanda turística de Curitiba buscam quantificar o valor que os visitantes e residentes atribuem a este elemento do espaço urbano, os dados desta avaliação serão apresentados na Tabela 34. Curitiba tem como principais atrativos as áreas revitalizadas e verdes que, com outros elementos urbanos, formam uma imagem projetada de cidade com qualidade de vida, na intenção de impulsionar o visitante a desfrutar dos espaços públicos urbanos que unem cultura, meio ambiente, qualidade ambiental e de vida (HORODYSKI *et al.*, 2012; RECHIA, 2005).

**Tabela 34 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012**

		Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Infraestrutura	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
		ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	LIMPEZA PÚBLICA	ASPECTOS AMBIENTAIS	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	86,3	56,5	45,6	33,1	79,9	60,3	-----	29,3	36,3
	2005	87,2	56,7	44,6	32,7	78,6	60,0	-----	27,4	32,8
	2007	83,3	54,3	37,3	27,8	76	55,7	-----	25,6	34,3
	2009	90,2	63,6	43,1	32,2	78,8	61,6	-----	24,2	41
	2010	89,4	63,5	42,6	32,6	75,1	60,6	-----	11	37,2
	2012	84,2	61,2	48,2	40,1	70,4	60,8	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	89,8	71,5	62,9	44	87,5	71,1	87,2	26,8	40,5
	2003	90,6	76,1	62,4	47,7	88	73,0	87	23,3	36,3
	2005	85	78,1	54,7	38,5	85	68,3	86,9	21,4	32,8
	2007	83,7	69,3	59,6	50,7	67,6	66,2	75,2	21,1	34,3
	2009	91,6	81,2	58,9	43,4	85,6	72,1	89,8	16,2	38,8
	2010	92,8	76,5	40,7	47	86,7	68,7	87,9	18,5	35,4
	2012	86,1	73,8	59,8	52,3	78	70,0	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012), adaptado pelo autor.

Os dados apresentados na Tabela 34 remetem a um conjunto de elementos urbanos que interferem na qualidade ambiental da cidade influenciando na avaliação do destino turístico e na imagem de Curitiba. As áreas verdes constituíram uma constante preocupação nos planos diretores, não simplesmente como espaços para conservação da natureza mas, como pode ser observado no Plano Agache, estes espaços públicos foram idealizados para serem áreas de convívio social, de lazer, e de contato com a natureza, auxiliando na fuga do cotidiano urbano e na renovação das energias físicas, mentais e sociais (PEDRON, 2012; CURITIBA, 1943).

A atenção dada às questões ambientais são trabalhadas como foi mencionado no Plano Agache com continuidade no Plano de 1966, que entendia a preocupação com o meio ambiente relacionada diretamente com a qualidade de vida da comunidade, com propostas de uma cidade limpa, organizada, e com atributos estéticos que valorizassem o ambiente urbano. Isso geraria ganhos como a qualidade estética, a integração entre espaços construídos e abertos, a conservação de elementos naturais e a minimização dos impactos de poluição visual, do ar, climáticos e sonora, aumento dos espaços livres para circulação, convívio social e lazer, corroborando para os estudos teóricos de alguns autores. (GUZZO; 1999; LOBODA; DE ANGELIS; 2005; PEDRON, 2012).

O Plano de 2004 trabalhou o meio ambiente e a cultura de forma integrada no Título III Da Política Urbanística Ambiental Capítulo III – Do Patrimônio Ambiental e Cultural, Art. 19 e 20. Evidenciava a relevância destes aspectos urbanos no turismo, a preocupação com ambiente urbano, a criação de parques, proporcionando à cidade ambientes mais agradáveis à recreação e visitação. Oportunizava o surgimento de espaços públicos destinados a usos diversos e encontro dos cidadãos e dos visitantes (CURITIBA, 2004; TRINDADE, 1997; RIBEIRO, 2005; RAMOS *et al.*, 2008; PEDRON, 2012).

Tais ações e preocupações resultaram em avaliações positivas da qualificação das áreas verdes da cidade, por residentes e visitantes, com mais de 80% de conceitos “bom” e “ótimo” em ambos os casos. Isso pode sugerir que as ações propostas pelo Plano Diretor de 2004 possam ter ocasionado



uma melhora na avaliação deste aspecto a partir do ano de 2009, quando houve um aumento da satisfação.

O Plano trabalha a integração entre estes elementos, natural e cultural, nos espaços verdes de Curitiba. Dotando-os de infraestrutura e de diversidade de construções que geram complexidade visual e estética relaciona cidade, natureza, cultura, esporte e lazer. Agrega valor aos espaços naturais e culturais, oportunizando o surgimento de locais destinados ao lazer, à cultura, ao turismo e ao encontro dos cidadãos e dos visitantes, favorecendo a formação de uma imagem que promove a integração sociedade e natureza, como discutem na teoria diversos autores. (TORRES, 2007; CULLEN, 2010; GÂNDARA, 2008; LOPES, 1998; VERA REBOLLO *et al.*, 2010).

Esta integração nas áreas verdes de Curitiba aumentou a atratividade dos pontos de interesse turístico. A associação de elementos naturais, culturais, lazer e esporte que formam estes espaços públicos uniu elementos naturais aos construtivos que remetem à história e aos povos que construíram Curitiba, e ainda produzem áreas verdes únicas que agregam valor a estes locais. Isso favorece a formação de uma imagem positiva da cidade (RECHIA, 2003; KAICK, 2007; PEDRON, 2013).

Junto à preocupação com o meio ambiente o cuidado com o patrimônio cultural de Curitiba está relacionado à conservação das edificações, e a integração entre a proteção e o uso. Integração esta que surge no Plano de 1966 com o incentivo e orientação na criação dos setores tradicionais e se mantém no Plano de 2004, que relata a necessidade de incentivar usos para os bens conservados para que estes se mantenham protegidos. Aliam-se assim ganhos sociais, econômicos e culturais, além de elementos que valorizam e diversificam a paisagem da cidade, agregando valor ao ambiente urbano.

A efetividade da proteção do patrimônio cultural e natural só se dará com o complemento de políticas de valorização e de uso deste patrimônio pelos usuários da cidade, incentivando a criação da oferta da diversidade de atrações de entretenimento, contemplação e aprendizado (DUARTE, 2010; JUDD, 2001).

Assim como as áreas verdes, os bens culturais são elementos que valorizam e qualificam o espaço ambiental urbano. Estes elementos podem ser utilizados como recursos econômicos e educacionais, sendo apropriados pelo

turismo, tendo na integração de políticas econômicas, culturais e turísticas uma ferramenta para estimular o surgimento de novas atividades econômicas, valorizando áreas da cidade após processos de renovações urbanas. Elas possibilitam a minimização dos efeitos negativos da urbanização descontrolada com a diminuição na degradação do patrimônio ambiental e cultural, melhorias no sistema viário e de transporte coletivo, redução da violência e da poluição sonora, visual e atmosférica (SCHETTINI, 2008; YAZIGI, 2009; LERNER, 2011).

A conservação dos edifícios antigos é um dos elementos primordiais para ter uma cidade de ruas repletas de diversidade, sendo eles utilizados para atividades cotidianas da comunidade. A requalificação ambiental e a conservação dos edifícios favorecem a qualidade do meio ambiente urbano, o qual fomenta o surgimento do turismo na localidade uma vez que qualifica tais espaços para usos diversos como o consumo, o lazer, a cultura e o entretenimento (YAZIGI, 2009).

Esta preocupação de conservar as edificações é bem avaliada pelos residentes e visitantes e durante o período de realização das pesquisas de demanda pode-se afirmar que houve um aumento na satisfação dos mesmos, como pode ser observado na Tabela 34.

Outra questão de destaque no Plano Diretor de 2004 que possui relação direta com a qualidade do meio ambiente é a limpeza pública, cujas diretrizes no documento analisado estão formuladas de modo conjunto com a qualidade ambiental e a saúde. O objetivo era propiciar ao residente e ao visitante a sensação de um ambiente seguro em uma cidade mais limpa e organizada, que para diversos autores em seus discursos teóricos possibilitaria qualidades na experiência e na imagem da cidade. (CASTROGIOVANNI, 2001; AMORIM *et al.*, 2012; VERA REBOLLO *et al.*, 2010).

Este serviço urbano possui uma boa avaliação pelos residentes e pelos visitantes ao longo dos anos de pesquisa. Pode-se afirmar que este serviço influencia a segurança no meio ambiente e na paisagem urbana sendo determinante para a melhora da imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida e para satisfação do turista quanto ao destino turístico Curitiba.

Os elementos que mais comprometem a melhora na satisfação de residentes e visitantes são a poluição sonora e a do ar, desqualificando o meio ambiente urbano da capital, mas que vem obtendo melhoras nas avaliações como “bom” e “ótimo” ao longo dos anos, tendo em 2012 qualificações superiores aos anos anteriores tanto por residentes como por visitantes. Isso auxilia na manutenção dos índices “bom” e “ótimo” da avaliação do meio ambiente de Curitiba que, conforme a Tabela 34, não obteve grandes oscilações ao longo dos anos 2003 a 2012.

A insatisfação com a poluição do ar e sonora está ligada a outro fator urbano que vem prejudicando a experiência turística na cidade e afetando negativamente sua imagem: os congestionamentos, que acarretam o aumento de gases lançados pelos automóveis na atmosfera e contribuem para o aumento do ruído na cidade. Portanto, estes três elementos são problemas urbanos que devem ser combatidos em conjunto, para assim melhorar os aspectos urbanos da cidade e melhorar a imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida.

A avaliação do destino turístico Curitiba está relacionada e acompanha as avaliações da maioria dos elementos da Tabela 34. Deste modo, é possível comprovar que a qualidade da visitação da cidade está correlacionada a sua qualidade ambiental, uma vez que os atrativos e as experiências turísticas são fruto de vivências em espaços públicos e da qualidade destes ambientes.

Na pesquisa realizada durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 em Curitiba, pode-se observar (Tabela 35) uma melhor avaliação dos visitantes quanto a todos os elementos dos aspectos ambientais urbanos, elevando assim sua avaliação, o que pode ser entendido pela vivência destes visitantes em Curitiba ter sido pontual em áreas próximas ao estádio e visitação aos parques da cidade.

Os visitantes puderam experienciar uma cidade limpa, com diversidade e qualidade nas áreas verdes, com edifícios bem conservados. As variáveis de poluição do ar e sonora vêm acompanhando uma real melhora na cidade nos últimos anos, assim como derivam da comparação dos turistas com suas cidades de origem, e nessa comparação foram percebidos índices menores na cidade visitada.

A comparação colabora para satisfazer os turistas em Curitiba quanto a estes aspectos, contribuindo para comprovação das imagens da cidade como reflexos do meio ambiente urbano, das experiências, percepções e avaliações vivenciadas pelos visitantes. Assim como no modo como Curitiba transmite sua imagem no mercado turístico por meio de seu *city marketing*, que há anos vem disseminando a ideia de Curitiba como uma cidade planejada, organizada, ecológica e com qualidade de vida (GÂNDARA, 2001).

**Tabela 35 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014**

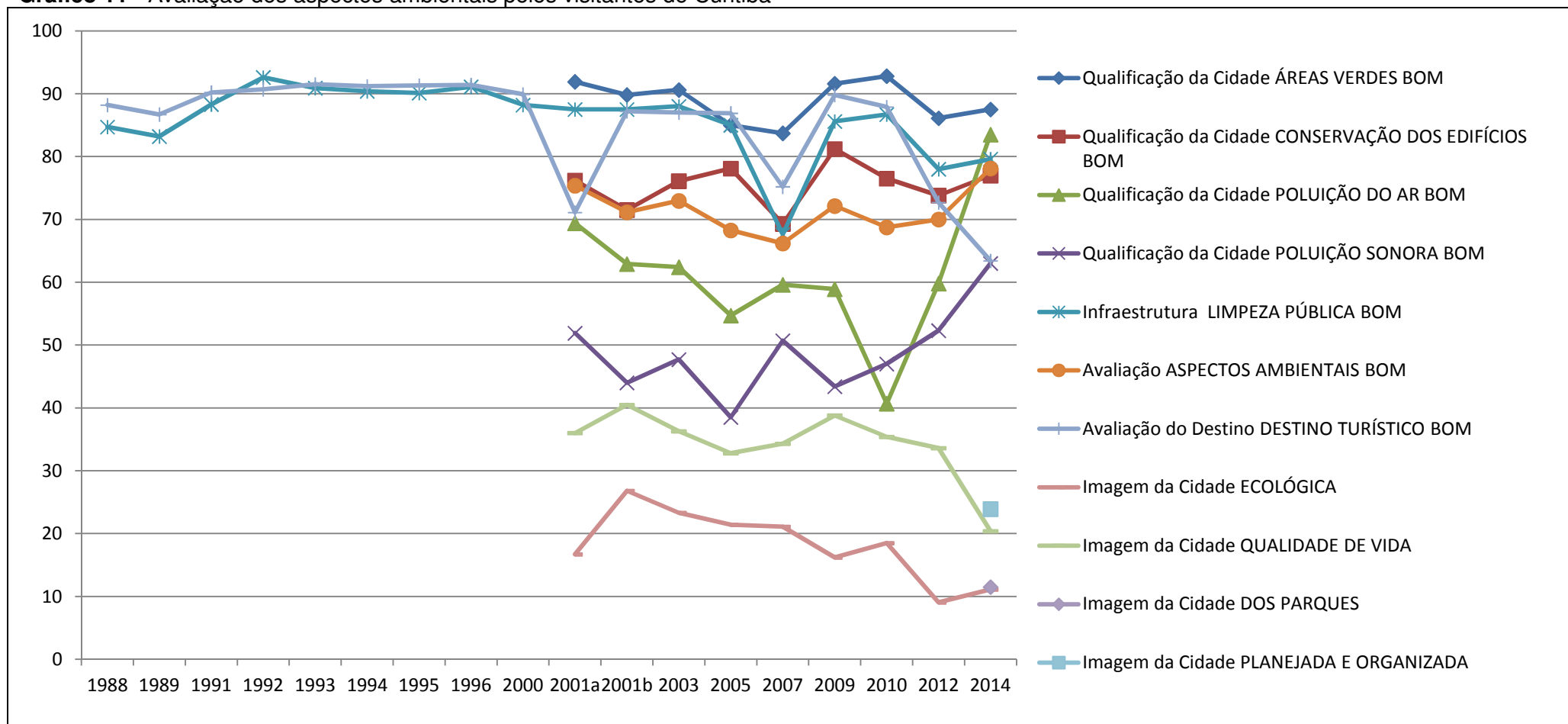
	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade		Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Infraestrutura	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS		POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	LIMPEZA PÚBLICA	ASPECTOS AMBIENTAIS	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANOS ORÇAMENTÁRIOS
	BOM	BOM		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	87,5	77		83,5	63	79,6	78,1	63,4	11,1	20,4	11,5	

Fonte: GÂNDARA, 2014

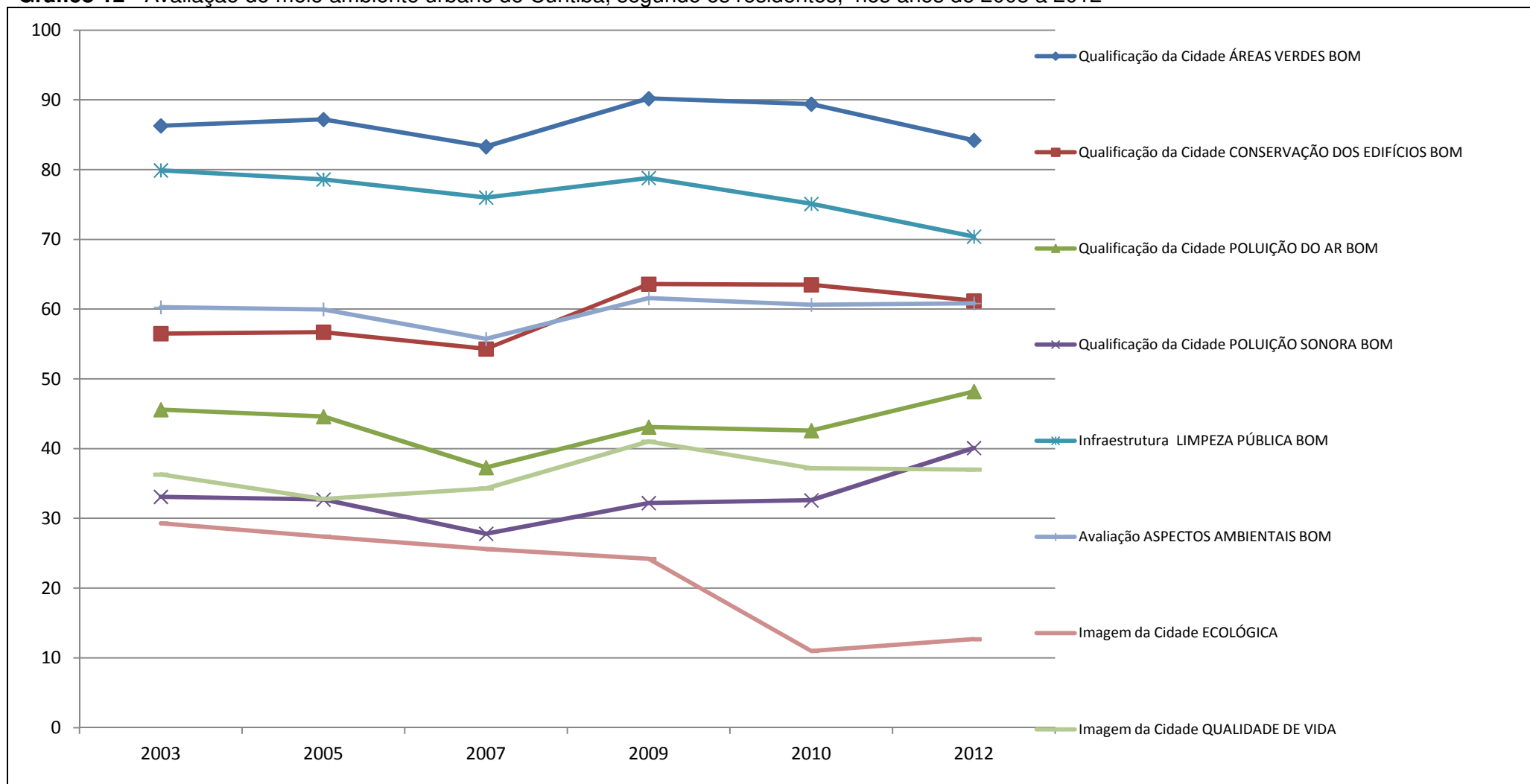
As imagens mais apontadas por residentes e visitantes nas pesquisas de demanda turística analisadas foram de cidade com qualidade de vida e ecológica, porém como pode ser observado nas Tabelas, a percepção destas imagens está diminuindo para ambos os grupos de usuários. Melhorias na qualificação do meio ambiente de Curitiba poderiam auxiliar na melhora dos índices destas imagens, uma vez que a avaliação deste elemento se mantém praticamente o mesmo ao longo dos anos.

As avaliações durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 trouxeram uma inovação, pois havia outras possibilidades de definir a cidade, como cidades dos parques, que obteve 11,4%, e cidade planejada e organizada, que obteve 23,9% de indicação. Além das já discutidas, como cidade ecológica, com 11,1%, e cidade com qualidade de vida, com 20,4%, conforme a Tabela 35.

Este fato permite considerar que as propostas e ações dos planos diretores de Curitiba foram eficientes em manter a qualidade do ambiente na cidade. Mas é preciso inovações e melhorias na minimização da poluição do ar e sonora para que esta avaliação melhore e contribua para um acréscimo na satisfação dos usuários quanto ao meio ambiente, e possa refletir na imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, conforme os Gráficos 11 e 12.

**Gráfico 11 - Avaliação dos aspectos ambientais pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 12 - Avaliação do meio ambiente urbano de Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012**

Fonte: Elaborado pelo autor.



A percepção dos residentes e dos visitantes quanto à qualidade do meio ambiente urbano de Curitiba é favorecida, conforme os Gráficos 11 e 12, por suas áreas verdes que são bem avaliadas e satisfazem os usuários, pelo serviço urbano de limpeza pública que se destaca com boas avaliações desde 1988 até 2010, sendo este, segundo Horodyski *et al.* (2012), um diferencial para os turistas que definem Curitiba com palavras como limpa, bela, organizada.

Os gráficos ainda apresentam os elementos que prejudicam a satisfação dos residentes e visitantes quanto aos aspectos ambientais da cidade, sendo estes a poluição do ar e sonora. Há nestes dois quesitos um aumento do reconhecimento de qualidade ao longo da pesquisa. Como foi discutido anteriormente, estes problemas têm relação com o problema dos congestionamentos na cidade, portanto há necessidade de um planejamento que trabalhe o problema ambiental de forma integrada com a melhoria da mobilidade urbana da cidade.

No Gráfico 12 é possível observar que, além da poluição sonora e do ar, outro elemento da avaliação está com níveis abaixo de 70% de “bom” e “ótimo” para os residentes: a conservação das edificações. Mesmo com cuidados na construção e reforma normatizados pelos planos diretores e demais instrumentos e políticas urbanas, o desgaste e a má conservação destas edificações prejudicam a avaliação dos aspectos ambientais da cidade, uma vez que transmitem ao meio ambiente uma sensação de insegurança e depreciação. O uso, o cuidado, a conservação e a integração das edificações mais antigas às edificações novas e aos espaços públicos da cidade proporcionam um ambiente diversificado que amplia a variedade de edificações, possibilitando maior diferenciação ao ambiente e oportunidades de negócios, proporcionando usos diferenciados aos espaços, originando mais vida ao meio ambiente urbano, como é observado na discussão teórica de Jacobs (2011).

Isto porque é evidente (Gráfico 11) que as curvas de satisfação quanto aos aspectos ambientais e ao destino turístico são semelhantes e uma acompanha o desenvolvimento da outra. As melhorias nos aspectos ambientais da cidade possivelmente possibilitarão uma melhora na imagem da cidade, pois como pode ser observado, os residentes e turistas reconhecem Curitiba

como uma cidade com qualidade de vida e ecológica, mas estas imagens vêm a cada ano se reduzindo nas respostas dos turistas. Estes, ao terem novas opções de imagens para relacionar com Curitiba, a reconhecem mais como cidade planejada do que cidade com qualidade de vida, e identificam as áreas verdes como os parques mais representativas da imagem da capital do que a imagem de cidade ecológica.

Como possíveis causas para essa identificação estão problemas urbanos como o trânsito, que acarreta problemas ambientais como a poluição sonora e do ar que, por sua vez, reduzem a satisfação com aspectos ambientais urbanos, prejudicando as principais imagens que a cidade apresenta desde 2001. Isso não desvaloriza, entretanto, o reconhecimento dos esforços dos planos diretores em organizar a cidade e proporcionar espaços públicos de qualidade uma vez que as imagens de cidade planejada/organizada e de cidade dos parques se destacam na pesquisa realizada na Copa de 2014.

A qualidade do meio ambiente de um destino turístico urbano é perceptível, uma vez que a cidade tem como principais elementos da oferta turística seus espaços públicos e suas edificações. Os aspectos ambientais se tornam elementos definidores de qualidade e têm a capacidade de satisfazer expectativas de visitantes e de residentes na experiência em locais agradáveis e que transmitam harmonia, segurança, oportunizando usos de lazer, contemplação, diversão, aprendizado e cultura (BUHALIS, 2000; HOSANY; GILBERT, 2010; VALLS, 1996).

Em Curitiba a imagem prévia formada pelo turista com base na divulgação da cidade é de uma cidade planejada, limpa, com qualidade de vida e ecológica. Estas imagens criam expectativas nos visitantes que, ao visitarem efetivamente a cidade, colocam à prova tais definições. Conforme estudos de Horodyski *et al.* (2012) e Pedron (2013) as expectativas quanto à limpeza, cidade organizada, beleza, e responsável ecologicamente são atendidas, gerando satisfação e atestando as imagens formadas previamente.

Pelas pesquisas de demanda é possível identificar que realmente o turista encontra-se satisfeito com a qualidade ambiental de Curitiba, conseqüentemente ele tem suas expectativas quanto ao destino turístico atendidas, uma vez que a atratividade de Curitiba está baseada nas suas

qualidades ambientais e nas características de seus espaços públicos, com destaque para os parques da cidade. Estes, segundo as pesquisas de demanda e os estudos de Pedron (2013) e Horodyski (2014), são bem avaliados e satisfazem os turistas com ambientes que possuem qualidade estética, limpeza, organização, estruturas para prática de atividades diversas.

A satisfação dos visitantes com o destino turístico Curitiba é fruto de suas experiências em espaços da cidade que possuem qualidades ambientais e lhes oportunizam sensações positivas, que refletem na comprovação da imagem da cidade com qualidade de vida e ecológica. Esta última vem a cada ano reduzindo sua participação nas respostas das pesquisas, mas é possível atestar, com base na pesquisa da Copa realizada em 2014, que a qualidade ambiental transmite outras imagens como cidade planejada, e dos parques.

Assim, o espaço que o turista utiliza em Curitiba possui qualidades e características que o qualificam para este fim, onde há uma harmonia entre o natural e o construído, o ambiental e o cultural, formando paisagens únicas, com símbolos e signos que permitem o reconhecimento da preocupação dos planos diretores na integração dos elementos naturais, culturais, a sociedade e a cidade. Isso define imagens positivas de qualidade de vida e respeito ao meio ambiente, fruto de uma cidade planejada e organizada.

## **5.5 AVALIAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE CURITIBA**

As transformações propostas pelos planos diretores deixam marcas nas paisagens das cidades. As paisagens urbanas constituem a representação espacial e temporal da ação de diversos fatores físicos, biológicos e antrópicos, possuindo historicidade. Representam formas da cidade, formada pela configuração de seus espaços abertos e edificações, repletas de símbolos e signos que refletem as transformações e as apropriações dos espaços urbanos pela sociedade ao longo do tempo (POLLETE, 1999; MENESES, 2002; RODRIGUES, 2001; SOUZA, 2010).

A paisagem é um elemento fundamental da oferta turística, que tem a capacidade de despertar o interesse pelo lugar visitado, uma vez que a paisagem consiste no primeiro elemento que indica ao turista uma mudança de

rotina, de lugar. A atratividade da cidade consiste em as paisagens possuírem uma boa densidade de artefatos diferenciados, surgindo assim diversidade de paisagens, surpreendendo o observador a cada momento, atingindo seus sentidos, incentivando-o a observar e perceber o que está escrito nos signos ou nos códigos da cidade (JACOBS, 2010; WAINBERG, 2001; CULLEN, 2010; LERNER, 2011).

A paisagem urbana influencia diretamente na experiência turística no destino e consiste em um elemento fundamental da boa imagem formada pelos residentes e visitantes de Curitiba. A preocupação com a paisagem consiste na necessidade de a cidade apresentar aspectos mais aprazíveis, com mais beleza, qualificando e diversificando os espaços públicos, tornando-os mais atraentes e convidativos a viver o cotidiano das ruas (BOULLÓN, 2002; SCHERER, 2002).

Os estudos da tese de Gândara (2001) demonstram (Tabela 36) que a avaliação da paisagem urbana de Curitiba obteve maioria de avaliações positivas.

**Tabela 36 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os visitantes, em 2001**

	INFRAESTRUTURA	INFRAESTRUTURA	INFRAESTRUTURA	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	QUALIFICAÇÃO DA CIDADE	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	IMAGEM DA CIDADE	IMAGEM DA CIDADE
	LIMPEZA PÚBLICA	SEGURANÇA PÚBLICA	VIAS URBANAS	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	PAISAGEM URBANA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	87,5	65,6		91,9	76,2	69,4	51,9	73,8	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

A boa avaliação da paisagem urbana de Curitiba é reflexo dos anos de planejamento e da normatização de seus planos diretores que intervieram no espaço urbano. Dotada de qualidades e elementos estéticos que a valorizaram como espaço público, conseqüentemente a qualificaram como paisagem com ambientes bem conservados e limpos, transmite sensações positivas e experiências autênticas aos visitantes interferindo diretamente na avaliação e na formação da imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida, como é apresentado por Lynch (2011) em seus estudos teóricos.

Os planos diretores de Curitiba buscaram trabalhar os elementos descritos anteriormente de modo a qualificar o espaço urbano influenciando a formação da paisagem urbana. Mesmo de forma indireta, o Plano Agache inferiu suas marcas na paisagem da cidade com suas propostas de centros funcionais, embelezamento e higienização, que criaram paisagens únicas, que representam a preocupação e o cuidado em integrar os elementos naturais, culturais e a cidade. O Plano de 2004 tratou diretamente a paisagem em capítulo exclusivo que discute suas características e sua responsabilidade na formação da imagem da cidade.

A atuação do planejamento urbano de Curitiba alterou a paisagem da cidade com iniciativas funcionais e estéticas a fim de melhorar as condições de vida da população. Os planos de Curitiba intencionalmente definiram as paisagens da cidade, demarcaram locais de usos, consumo, etnias e classes (DUARTE, 2010; LERNER, 2011).

As ações destes planos refletiram diretamente na qualidade dos elementos que interferem na paisagem urbana de Curitiba, compondo sua avaliação e influenciando a formação da imagem da cidade por seus usuários, como fica evidente na Tabela 37. As paisagens para Bóullon (2002) Pace (2011) são percebidas e avaliadas por todos os sentidos, ativando componentes sensoriais, despertando emoções e sentimentos, interferindo diretamente na experiência do residente e do visitante ao vivenciar uma paisagem. Os aspectos urbanos de limpeza, segurança, áreas verdes, conservação dos edifícios e a configuração espacial dos espaços abertos e edificações da cidade são percebidos e avaliados pelos usuários, que valorizam e qualificam a paisagem urbana de Curitiba.

**Tabela 37 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os residentes e visitantes nos anos de 2001 a 2012**

		Infraestrutura	Infraestrutura	Infraestrutura	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
		LIMPEZA PÚBLICA	SEGURANÇA PÚBLICA	VIAS URBANAS	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	PAISAGEM URBANA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	79,9	18,1		86,3	56,5	45,6	33,1	53,3	-----	29,3	36,3
	2005	78,6	23,4	60,9	87,2	56,7	44,6	32,7	54,9	-----	27,4	32,8
	2007	76	20	58,7	83,3	54,3	37,3	27,8	51,1	-----	25,6	34,3
	2009	78,8	34,8	67,6	90,2	63,6	43,1	32,2	58,6	-----	24,2	41
	2010	75,1	36,2	60	89,4	63,5	42,6	32,6	57,1	-----	11	37,2
	2012	70,4	27,8	63,9	84,2	61,2	48,2	40,1	56,5	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	87,5	63,5		89,8	71,5	62,9	44	69,9	87,2	26,8	40,5
	2003	88	60,3		90,6	76,1	62,4	47,7	70,9	87	23,3	36,3
	2005	85	57,3	78,7	85	78,1	54,7	38,5	68,2	86,9	21,4	32,8
	2007	67,6	63,6	68,2	83,7	69,3	59,6	50,7	66,1	75,2	21,1	34,3
	2009	85,6	67,3	83,1	91,6	81,2	58,9	43,4	73,0	89,8	16,2	38,8
	2010	86,7	67,8	76,4	92,8	76,5	40,7	47	69,7	87,9	18,5	35,4
	2012	78	50,9	81,8	86,1	73,8	59,8	52,3	69,0	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012). Adaptado pelo autor.

A qualidade da paisagem urbana de Curitiba é resultante das melhorias na infraestrutura, equipamentos e serviços públicos que a qualificam como a limpeza pública, as vias urbanas, a segurança pública, assim como da preocupação com os espaços públicos e o cuidado com a conservação do meio ambiente e das edificações. Estes elementos da infraestrutura e dos serviços urbanos têm influência direta na paisagem pois interferem nas sensações e sentimentos ao estar em um local. A sensação de insegurança, fruto da falta de infraestrutura, da má qualidade da limpeza pública e da segurança pública, interferem negativamente na paisagem, influenciando a origem de sentimentos e sensações negativas. A queda na avaliação destes elementos deve ser trabalhada no sentido de aumentar a avaliação da paisagem urbana de Curitiba (AMORIM *et al.*, 2012).

As vias urbanas e as edificações, ordenadas pelo zoneamento do uso e ocupação do solo, formam em Curitiba paisagens únicas. Exemplos são os eixos estruturais que demarcam o espaço urbano e o *skyline* da cidade definindo paisagens.

A diversidade e as variedades de elementos urbanos como marcos, praças, jardins, parques, ruas e passeios, aliadas à preocupação e cuidado com a proteção ambiental na tentativa de embelezamento da cidade, oportunizam espaços de qualidade para usos recreativos e de lazer, com a conservação das edificações históricas e culturais proporcionando diversidade e identidade à paisagem de Curitiba. Essas ações originam para alguns autores (CAMPOS FILHO, 2003; SOUZA, 2010; YAZIGI, 2009; LERNER, 2011) atratividade e encantamento, qualificando ambientalmente os espaços e as paisagens urbanas para usos diversos, dentre eles o turismo.

A identidade, originalidade, autenticidade, hábitos e costumes representados na paisagem aguçam o interesse de visitação (CASTROGIOVANNI, 2001). Em Curitiba são perceptíveis os esforços na tentativa de formar paisagens que integrem elementos naturais, culturais e as atividades do cotidiano, incentivando o uso destes espaços para finalidades diversas, como é o caso dos parques, praças, vias exclusivas de pedestres e o Centro Histórico. Estes cuidados e intenções são reconhecidos pelos residentes e visitantes de Curitiba e acabam por valorizar a paisagem da cidade, qualificando a vida de quem a desfruta diariamente.



Os parques, as praças, o calçadão e o setor histórico consistem nas paisagens que se tornaram as principais motivações de visita da cidade. Sua diversidade, conservação, estética e configuração espacial são elementos que influenciam diretamente na formação das imagens de cidade ecológica e com qualidade de vida que os residentes e visitantes têm de Curitiba. Estas paisagens oportunizam níveis variados de motivação de visita, que o turismo aproveita por meio de seus mais variados segmentos utilizando os atrativos e as paisagens existentes na cidade (KAICK, 2007; PACE, 2011).

No Plano de 2004 a paisagem urbana é discutida em um capítulo exclusivo apresentando as propostas de adequar suas características e sua responsabilidade na formação da imagem da cidade. A intencionalidade da formação de uma paisagem de qualidade e diversificada para uma imagem positiva que seja facilmente reconhecida consiste no centro do discurso desta parte do Plano Diretor.

A paisagem urbana que se pretendia obter consistia na harmonia e integração dos atributos culturais e naturais, com a inserção da participação ativa da comunidade na sua proteção, leitura, decodificação e valorização como um fator determinante na qualidade de vida (RECHIA, 2005).

Paisagens diversas e diversificadas, baseadas na variedade de elementos morfológicos urbanos, formam um conjunto paisagístico que resulta em espaços urbanos com elementos que podem surpreender os observadores ao caminhar pelas ruas, estimulando seus sentidos, incentivando-os a ler e perceber os signos e símbolos presentes na paisagem (BOULLÓN, 2002; LYNCH, 2011; CULLEN, 2010).

A complexidade e a integração de elementos naturais e culturais existentes na cidade de Curitiba como seus parques e monumentos, conservação dos edifícios, o calçadão, arborização das vias, o setor histórico, praças e bosques, possibilitam a variedade a diversidade de paisagens, enriquecendo os detalhes dos espaços urbanos, criando marcas paisagísticas singulares que agregam valor e intensificam a atratividade da cidade, corroborando para comprovação das discussões teóricas de alguns autores (JACOBS, 2010; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002; LERNER, 2011).

Percebe-se, pela Tabela 37, que apresenta os resultados das avaliações dos elementos que interferem diretamente na formação da paisagem urbana,

que a percepção da paisagem urbana é semelhante entre residentes e visitantes, demonstrando uma aproximação das qualificações por ambos os usuários.

A conservação dos edifícios e a qualidade das áreas verdes, aliadas às propostas de conservação e estímulo à cultura por meio da implantação e conservação do Centro Histórico, a integração de elementos culturais a áreas naturais e a elaboração de eventos pela cidade, originaram atrativos únicos com paisagens diversificadas, que agregaram valor e qualidade à paisagem urbana.

A integração entre elementos naturais e culturais é uma realidade na cidade. As áreas verdes possuem infraestrutura e diversidade de construções que geram complexidade visual e estética possibilitando a inter-relação cidade, natureza, cultura, esporte e lazer (RECHIA, 2005).

A imagem de integração sociedade e natureza e na avaliação do destino turístico Curitiba. Os dados da Tabela 37 apresentam a insatisfação de turistas e visitantes com a poluição sonora e do ar em Curitiba, que, aliada à insatisfação com a infraestrutura de segurança, consistem em problemas urbanos que prejudicam a avaliação da paisagem urbana e da qualidade do destino turístico Curitiba (TORRES, 2007; GÂNDARA, 2008).

Há necessidade de novas ações que requalifiquem estes ambientes e consequentemente a paisagem urbana, aumentando o valor ambiental e não a sua depreciação. A falta de segurança pode impulsionar o abandono dos espaços públicos da cidade, desqualificando suas paisagens, uma vez que a riqueza está no uso cultural, recreativo e social que a população faz destes espaços (JACOBS, 2011; RECHIA, 2005; TSCHOKE, 2011).

A atratividade de Curitiba concentra-se na variedade de espaços urbanos e na qualidade paisagística que encantam visitantes e qualificam as experiências turísticas, seja pelo uso ativo como atrativos ou como elementos contemplativos na paisagem, esta afirmação é comprovada pelos estudos de diversos autores. (CURITIBA, 1966; SIVIERO, 2004; OBIOL MENERO, 1997; LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

A qualidade ambiental das paisagens (Tabela 37), melhora com a diminuição da poluição sonora e do ar, com melhorias nas áreas verdes da cidade, na conservação dos edifícios, no incentivo à cultura, na infraestrutura e

nos serviços de limpeza e segurança pública. Devem ser idealizados a fim de formar paisagens que possam proporcionar espaços de lazer, cultura, contemplação e descanso com qualidade ambiental e de uso como arborização, harmonia, proteção e variedade de estilos construtivos, áreas verdes com infraestrutura e artefatos que integrem os elementos naturais, culturais, recreativos e desportivos de modo a proporcionar estímulos visuais e sensoriais que remetem a qualidades estéticas e de uso (BOULLÓN, 2002; LYNCH, 2011; CULLEN, 2010; JACOBS, 2011).

Tal afirmação pode ser corroborada pela tabela a seguir, que apresenta a avaliação da paisagem urbana feita pelos turistas que estiveram em Curitiba durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014. Os dados demonstraram avaliações mais positivas em todos os elementos da paisagem urbana.

**Tabela 38 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014**

	Infra estrutura	Infra estrutura	Infra estrutura	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Qualificação da cidade	Avaliação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	LIMPEZA PÚBLICA	SEGURANÇA PÚBLICA	VIAS URBANAS	ÁREAS VERDES	CONSERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS	POLUIÇÃO DO AR	POLUIÇÃO SONORA	PAISAGEM URBANA EM GERAL	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	79,6	75,5	76,9	87,5	77	83,5	63	77,6	71,1	11,1	20,4	11,5	23,9

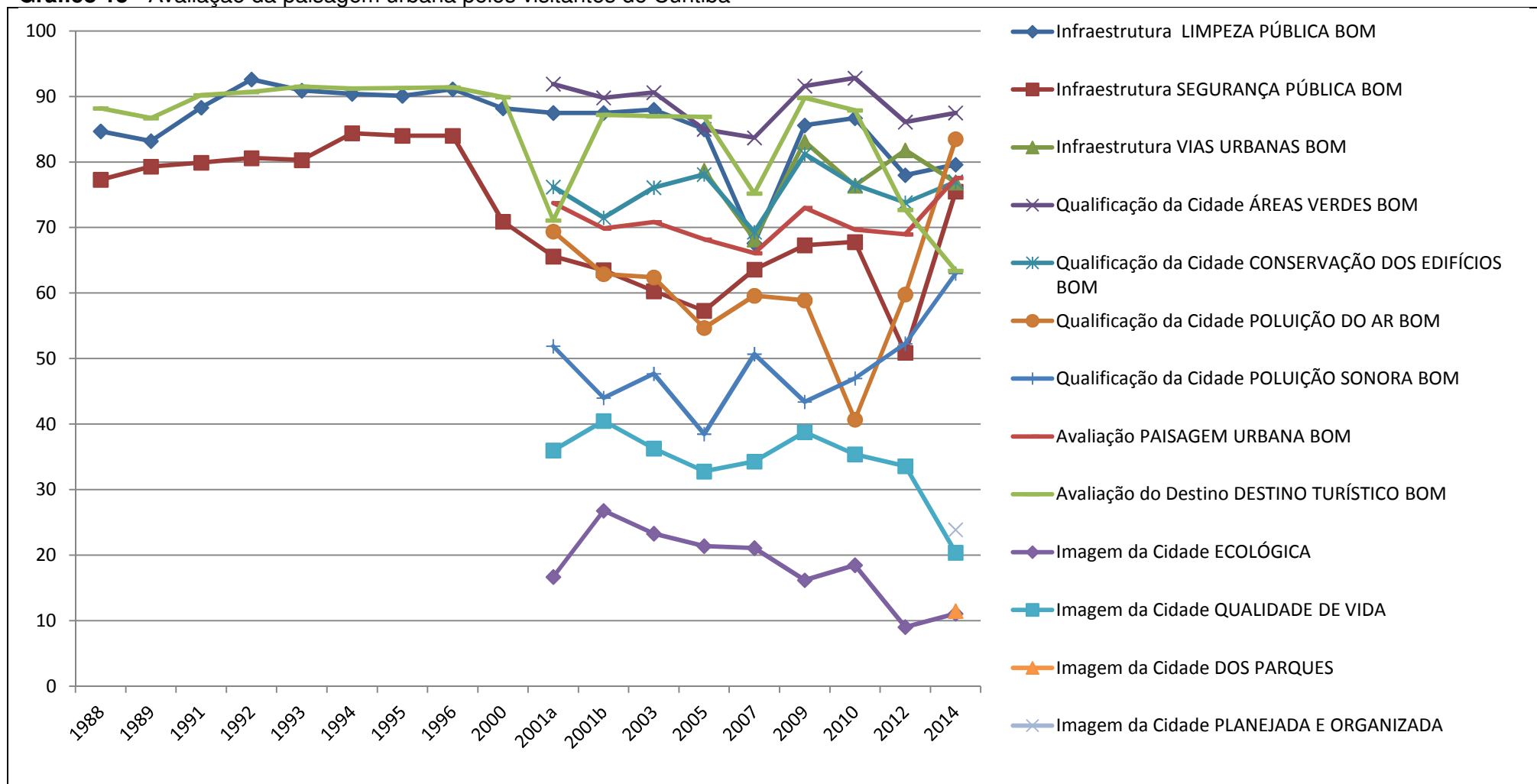
Fonte: GÂNDARA, 2014

A avaliação destes visitantes quanto à paisagem pode ser considerada limitada, pois sua permanência na cidade foi por um período limitado de tempo e os espaços que percorreram foram poucos, porém é uma percepção positiva válida, que teve interferência direta na imagem que tiveram da cidade. As quatro mais citadas por estes visitantes foram: cidade planejada/organizada (23,9%), cidade com qualidade de vida (20,4%), cidade dos parques (11,5%) e cidade ecológica (11,1%).

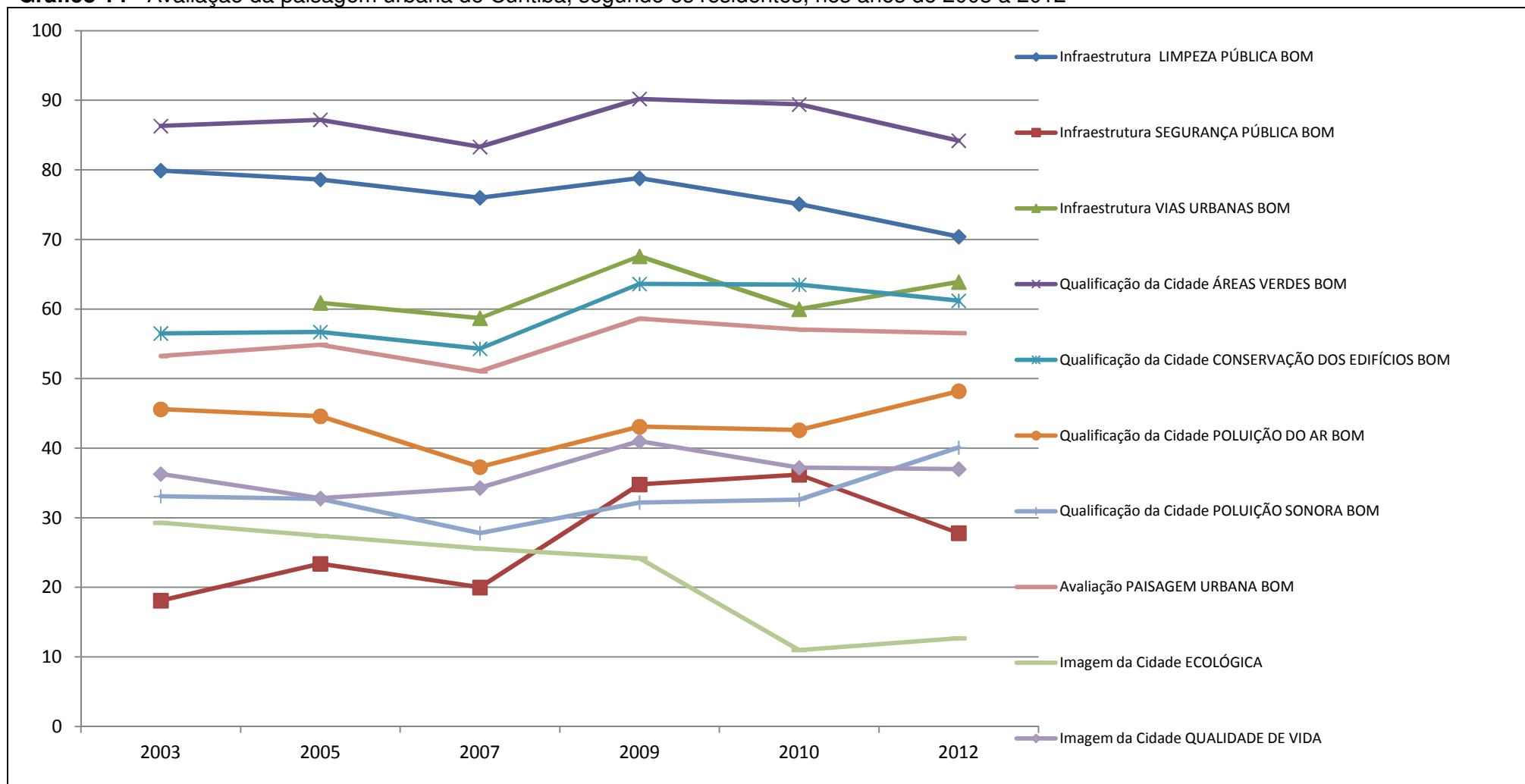
A paisagem urbana consiste em um dos principais atrativos no desenvolvimento turístico de uma cidade, por meio dela é possível identificar elementos de identidade, originalidade e evolução social. Portanto, esforços em conjunto devem ser realizados para a restauração de espaços públicos de valor cultural/histórico e naturais nas vias da cidade, para que possam originar novas sensações e utilidades e até mesmo revitalizar antigos usos. A qualidade desta paisagem qualificará a cidade para os residentes e proporcionará aos visitantes atrativos singulares em um espaço urbano diversificado (CASTROGIOVANNI, 2001; YAZIGI, 2001).

As paisagens urbanas, seja para uso turístico ou não, necessitam ser planejadas e organizadas de modo a manter características autênticas, singulares e de atratividade, para atender as motivações e expectativas dos visitantes, assim como da comunidade, agregando valores estéticos e de uso aos espaços urbanos sem a descaracterização de sua originalidade, pois estas características influenciarão diretamente na formação da imagem da cidade (BOULLÓN, 2002; WAINBERG, 2001; SCHERER, 2002).

A imagem da cidade tem relação com a paisagem que a cidade possui, uma vez que as imagens são formadas ao longo da visita de modo seriado a partir das paisagens que o turista usufrui durante sua estada na cidade (BOULLÓN, 2002; LYNCH, 2011). Por isso a qualidade da paisagem urbana se torna um elemento definidor da imagem. Como pode ser observado nos Gráficos 13 e 14, a paisagem avaliada pelos usuários é formada pelo conjunto de elementos naturais e urbanos, e pela configuração espacial dos espaços abertos e edificações da cidade, assim como a qualidade dos mesmos, que é influenciada pela presença da infraestrutura. Isso define imagens positivas e a satisfação dos usuários com a paisagem urbana e o destino turístico.

**Gráfico 13 - Avaliação da paisagem urbana pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 14 - Avaliação da paisagem urbana de Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012**

Fonte: Elaborado pelo autor.

A paisagem urbana de Curitiba possui uma avaliação praticamente constante ao longo das pesquisas de 2001 a 2010 realizadas pela SETU-PR e pelo Instituto Municipal de Turismo, com 69% de “bom” e “ótimo” pelos turistas e 56% pelos residentes, tendo como principais problemas apontados por ambos a poluição do ar e sonora e a infraestrutura de segurança pública. É possível observar que as curvas da avaliação da paisagem e da imagem da cidade com qualidade de vida neste período são praticamente iguais em ambos os casos. Isso demonstra a influência da paisagem na imagem da cidade, comprovando que a paisagem urbana é uma das principais responsáveis pela formação dessa imagem, conforme exposto por Boullón (2002) e Lynch (2011).

O turista, ao usufruir e interpretar a paisagem da cidade, estará formando imagens seriadas dos locais visitados que serão avaliados, percebidos e armazenados para constituir a imagem do destino visitado, o que influenciará na satisfação com a destinação (BOULLÓN, 2002). Como pode ser observado, a curva do gráfico da avaliação do destino turístico acompanha as oscilações das curvas de paisagem e da imagem de qualidade de vida, no período das pesquisas de 2001 a 2010.

O mesmo não acontece com a curva da imagem de cidade ecológica nos Gráficos 13 e 14, tanto para os residentes como para os turistas. Isto pode ser justificado pelos elementos que prejudicam uma melhor avaliação da paisagem da cidade de Curitiba que são principalmente a poluição do ar e a poluição sonora. Elas podem ter influenciado os usuários a não reconhecer a cidade como ecológica, isso se dando devido a outros elementos existentes na paisagem que são reconhecidos com qualidade como áreas verdes, conservação dos edifícios, limpeza pública e vias urbanas, incentivando a formação da imagem de cidade com qualidade de vida.

Para os residentes, elementos como a conservação dos edifícios, a segurança, as vias urbanas e a poluição do ar e sonora vêm prejudicando a avaliação e a satisfação com a paisagem da cidade, uma vez que a baixa qualidade deles causa danos como a sensação de insegurança, a ausência de uso, desqualificação visual e desconforto ambiental. Tais elementos contribuem para que o índice de satisfação com a paisagem urbana dos residentes seja menor que 70% ao longo da pesquisa, demonstrando a insatisfação com alguns de seus elementos, que necessitam ser revistos.



A ausência de uso dos espaços públicos e a deterioração das edificações e de infraestrutura das vias e segurança interferem diretamente na formação de uma paisagem atraente e com vida, que motive a utilização das ruas, praças e parques, portanto a indicação da insatisfação com estes elementos indica a necessidade de melhorias e de políticas que atenuem e reduzam a percepção de ausência de qualidade. As paisagens urbanas devem transmitir mais segurança estimulando a utilização para fins diversos, congregando em um mesmo espaço uma gama variada de atividades e pessoas, onde a pluralidade se torne elemento de atração e diversão (JACOBS, 2011).

A pesquisa de 2001 da tese de Gândara, a de 2012 e a de 2014 que apresentam as opções de resposta “não utilizou” e “não sabe” resultam dados que não vão de encontro com os resultados anteriores. O que se destaca é a questão da imagem da cidade. Em 2014 a pesquisa apresenta outras possibilidades de escolhas que reduziram o valor da imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica. Os turistas ao vivenciarem e experimentarem as paisagens dos espaços de visitação, reconheceram a imagem da cidade como planejada, com qualidade de vida, ecológica e cidade dos parques.

Evidencia-se desta forma o planejamento urbano da cidade, seja pela qualidade de vida, pelo cuidado com o meio ambiente ou pelo reconhecimento de paisagens organizadas, dotadas de qualidade, fruto das normas e diretrizes estipuladas pelos planos diretores e leis de zoneamento do uso do solo. Eles possibilitaram sua forma diversificada, transmitindo a imagem de cidade planejada, com respeito ao meio ambiente e com qualidade de vida.

  possível afirmar que as paisagens urbanas de Curitiba transmitem ao turista mensagens e imagens induzidas pelos planos diretores que, ao definirem espaços, usos, infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, dotaram a cidade de espaços diversos, repletos de símbolos e signos que visam transmitir ao visitante uma imagem positiva da destina o turística.   possível verificar que o turista depois de experimentar as paisagens urbanas da cidade confirma a imagem pela qual Curitiba se coloca no mercado. Pode-se dizer que a imagem prévia divulgada e possivelmente formatada pelo turista é confirmada no momento da visita, contribuindo para a satisfa o dos visitantes com o destino turístico e a cidade de Curitiba.

A paisagem urbana de Curitiba foi induzida por anos de planejamento. Ao analisar os planos diretores é perceptível a intenção de formar paisagens que viessem a ser reconhecidas e percebidas por residentes e visitantes como imagens positivas e de espaços dotados de características que transmitissem respeito ao meio ambiente, cuidado com a história e o patrimônio cultural da cidade, integração entre os elementos naturais, culturais, uso dos espaços públicos e transformação das paisagens para fins recreativos, de aprendizado, cultura, convívio social e esporte. Dessa forma propagam-se nas paisagens e nos espaços urbanos mensagens, símbolos e signos que proporcionam ao observador o reconhecimento como cidade com qualidade de vida.

## **5.6 AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA EM CURITIBA**

Os dados discutidos até o momento fruto da tabulação das pesquisas de demanda turística de Curitiba revelam como os residentes e turistas avaliam e qualificam a cidade quanto aos serviços e infraestrutura urbana, sempre relacionando-os com suas definições da cidade.

O reconhecimento da cidade como de qualidade de vida não é simplesmente avaliada na imagem da cidade, mas também pela classificação pelo entrevistado da urbe como “ruim”, “regular” ou “bom”, dependendo da percepção da qualidade de vida em Curitiba, nas pesquisas de demanda a partir de 2001. Desta forma foi possível identificar a percepção pelo turista da qualidade de vida como um elemento da qualificação urbana na qual o entrevistado a definiu. Uma média dos elementos urbanos possibilitou a avaliação da qualidade de vida com base nestes indicadores e, por fim, correlacionando a qualidade de vida na cidade com a imagem de qualidade de vida e de cidade ecológica percebida pelos entrevistados. Isso pode ser observado na Tabela 39:

**Tabela 39 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os visitantes, em 2001**

	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Qualificação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	MOBILIDADE URBANA	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	MEIO AMBIENTE EM GERAL	PAISAGEM URBANA EM GERAL	QUALIDADE DE VIDA	QUALIDADE DE VIDA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
2001	59,1	79,0	75,4	73,8	71,8	-----	71,1	16,7	36

Fonte: GÂNDARA, 2001, adaptado pelo autor.

A Tabela 39 indica as avaliações de toda a infraestrutura e serviços urbanos, assim como de aspectos da cidade que foram avaliados na tese de Gândara (2001), que podem qualificar a qualidade de vida em Curitiba por meio de uma média das demais avaliações que, se assim realizadas, obtêm 69,1% de valores “bom” e “ótimo”.

Vale salientar que nos estudos de Gândara (2001) a qualificação da qualidade de vida não foi avaliada diretamente pelos turistas, e o valor apresentado anteriormente foi o resultado de uma média das avaliações dos elementos da pesquisa de demanda até aqui trabalhadas. Diferentemente das pesquisas posteriores a esse estudo, que possuíam em seus questionários a qualificação da qualidade de vida para o turista atribuir valor.

O principal objetivo do planejamento urbano de qualquer cidade é qualificá-la para beneficiar a população e ampliar as características que proporcionem qualidade de vida aos usuários, possibilitando vivências e experiências de modo a formar uma imagem positiva da urbe (SOUZA, 2010; LOPES, 1998).

A qualidade de vida em Curitiba esteve constantemente em pauta nos planos diretores e principalmente na imagem que a cidade pretende demonstrar aos usuários, sejam estes residentes ou visitantes (CURITIBA, 1943; CURITIBA, 1966; CURITIBA, 2004). Os estudos de demanda demonstram que esta característica normalmente é percebida por moradores e visitantes, que a qualificam como tal e a reconhecem com esta imagem. Os dados da Tabela 40 demonstram isso:

**Tabela 40 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os residentes e visitantes, nos anos de 2001 a 2012**

		Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Qualificação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade
		MOBILIDADE URBANA	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	MEIO AMBIENTE EM GERAL	PAISAGEM URBANA EM GERAL	QUALIDADE DE VIDA	QUALIDADE DE VIDA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA
		BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM		
RESIDENTES	2003	62,0	63,2	56,4	56,4	59,5	75,2	-----	29,3	34,1
	2005	65,6	65	58	58,4	61,7	83	-----	27,4	36,5
	2007	61,6	61,6	53,7	54,3	57,8	77,1	-----	25,6	36,3
	2009	67,3	70,3	61,4	62,1	65,3	86,8	-----	24,2	41
	2010	62,9	68,4	60,8	60,7	63,2	85,9	-----	11	37,2
	2012	56,5	65,4	59,5	60,1	60,4	84,6	-----	12,7	37
VISITANTES	2001	72,3	79	71,7	71,7	73,7	82,6	87,2	26,8	40,5
	2003	72,3	80,6	73,3	73,3	74,9	87,8	87	23,3	36,3
	2005	75,7	77,8	68,8	70	73,1	82,9	86,9	21,4	32,8
	2007	63,3	72,1	67,8	67,9	67,8	80,1	75,2	21,1	34,3
	2009	77,6	83,4	74,2	75,4	77,7	91,7	89,8	16,2	38,8
	2010	72,6	81,7	71,6	72,2	74,5	89,7	87,9	18,5	35,4
	2012	61,0	75,8	69,3	70,8	69,2	84	72,7	9,05	33,6

Fonte: PARANÁ (2001, 2003, 2005, 2007); CURITIBA(2009; 2010; 2012), adaptado pelo autor.

A Tabela 40 demonstra que a avaliação da qualidade de vida da cidade de Curitiba aumentou, segundo residentes e visitantes, se comparados os dados das pesquisas de 2001 a 2012. Pode-se supor que o Plano de 2004 teve responsabilidade por este crescimento uma vez que após 5 anos de sua aprovação e possível execução, há um aumento de resultados positivos em praticamente todas as avaliações de residentes e visitantes quanto à qualidade de vida e avaliação dos serviços e infraestrutura urbanos.

Vale salientar que após este aumento na satisfação em 2009, em muitos dos serviços e infraestrutura avaliados nos próximos anos houve redução da qualificação como “bom” e “ótimo”, mas na maioria dos itens avaliados os números da Tabela 40 indicam que não foram menores que em 2003. Pode-se assim deduzir que as ações propostas pelo Plano de 2004 instigaram e alavancaram soluções que alcançaram expectativas dos usuários, proporcionando satisfação quanto à cidade. Porém, devido a redução constante das avaliações nos anos consecutivos há necessidade de atualizações e ampliações de programas e projetos para reduzir a insatisfação dos usuários com os elementos urbanos avaliados.

As melhorias nos serviços públicos e na infraestrutura urbana, percebidos pela maioria dos entrevistados e que aumentaram a qualificação da qualidade de vida, não são acompanhadas do aumento positivo da imagem de cidade com qualidade de vida que ano após ano vem reduzindo seu número.

Ao observar a Tabela 40 é possível notar que os residentes são mais críticos ao avaliar a qualidade de vida da cidade e os elementos que a compõem analisados pelas pesquisas de demanda, porém os dados variam menos e os índices “bom” e “ótimo” desses elementos são melhores em 2012 se comparados com 2003, com exceção para o serviço público de transporte coletivo.

Ao contrário das avaliações dos visitantes que, conforme pode ser observado no Gráfico 8, apresentam em alguns de seus itens curvas crescentes e decrescentes acentuadas e uma queda na satisfação na maioria dos elementos avaliados entre os anos de 2003 a 2012 como no serviço de transporte coletivo, segurança pública, qualificação do meio ambiente, da paisagem urbana e da infraestrutura em geral.

Estas percepções dos residentes e visitantes na avaliação dos serviços públicos, da infraestrutura urbana e da qualidade de vida resultam diretamente na imagem que os entrevistados formam de Curitiba, como demonstram os dados analisados.

Os residentes apontam uma melhora nos serviços públicos, na infraestrutura urbana e na qualidade de vida entre 2003 e 2012 na maioria dos elementos urbanos avaliados. Este aumento da satisfação é acompanhado da elevação, no mesmo período, na definição de Curitiba como cidade com qualidade de vida.

Ao contrário do que é percebido pelos visitantes, já que o aumento da insatisfação com a maioria dos serviços públicos e da infraestrutura urbana no período de 2003 a 2012, reflete diretamente na queda da definição de Curitiba como cidade com qualidade de vida e na sua avaliação como destino turístico.

Isso pode ser justificado pela expectativa do visitante ao vir a Curitiba, uma vez que o destino turístico é comercializado como cidade planejada com qualidade de vida. Isso segundo alguns autores (MILLET, 2011; RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA *et al.*, 2012) fomenta no turista uma espera por algo surpreendente e ao chegar no destino e se deparar com os mesmos problemas de sua cidade de origem, ele acaba por reduzir experiências positivas não atendendo expectativas, acarretando um decréscimo na satisfação e na forma como define a imagem da cidade.

Já o residente, que convive diariamente com a cidade e com seus problemas, ao visualizar projetos e ações que apliquem benfeitorias que beneficiem ao menos uma parte da cidade, já os reconhece e percebe como melhoria nas condições de vida. Os visitantes devido ao curto tempo de estada e limitado espaço de visitação, muitas vezes não conseguem visualizar melhoramentos que aos olhos do morador são percebidos devido ao maior contato com a realidade do local (PIMENTEL, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013).

A imagem de Curitiba como cidade que possui qualidade de vida conforme os dados da Tabela 40 vem reduzindo a cada ano da pesquisa, porém os mesmos entrevistados ainda em maioria qualificam a qualidade de vida da cidade como “bom” e “ótimo”. A percepção de qualidade de vida definida pelos entrevistados, sejam residentes ou visitantes, é maior que a

avaliação de qualidade de vida conforme a média dos itens avaliados de infraestrutura e serviços urbanos, que influenciam a qualidade de vida da cidade, segundo estes entrevistados, ao longo dos anos da pesquisa.

A Tabela 41 demonstra a pesquisa realizada no período de jogos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Curitiba, e indica uma redução maior da imagem de Curitiba como cidade com qualidade de vida, porém nesta pesquisa foram disponibilizadas aos turistas mais alternativas de imagens como: com qualidade de vida, ecológica, dos parques, inovadora, planejada/organizada, entre outras. A imagem que obteve a maior indicação pelos visitantes foi de cidade planejada/organizada.



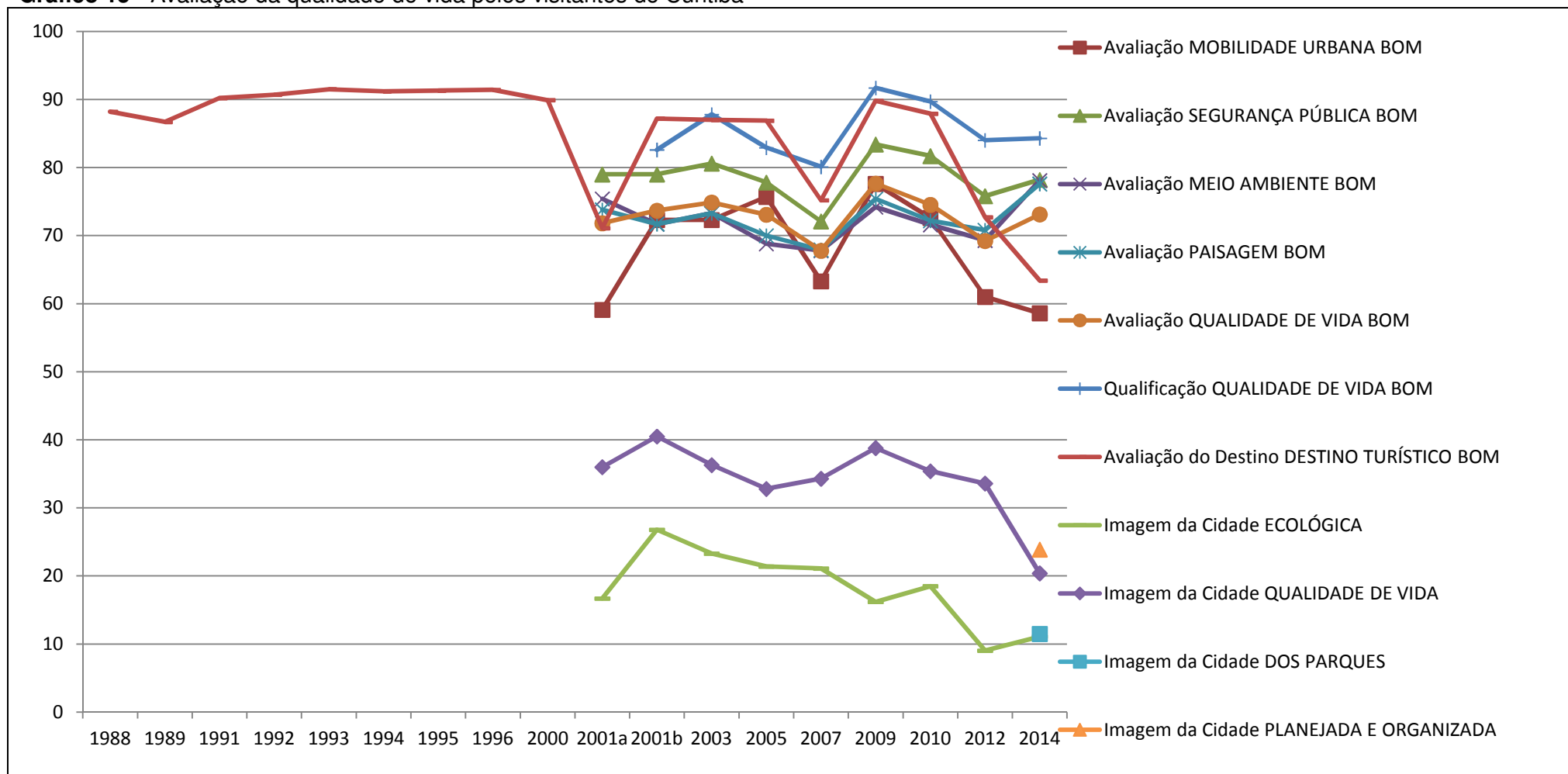
**Tabela 41 - Avaliação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os visitantes durante a Copa do Mundo da FIFA 2014**

	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Avaliação	Qualificação	Avaliação	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade	Imagem da cidade
	MOBILIDADE URBANA	SEGURANÇA PÚBLICA EM GERAL	MEIO AMBIENTE EM GERAL	PAISAGEM URBANA EM GERAL	QUALIDADE DE VIDA	QUALIDADE DE VIDA	DESTINO TURÍSTICO EM GERAL	ECOLÓGICA	QUALIDADE DE VIDA	DOS PARQUES	PLANEJADA E ORGANIZADA
	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM				
2014	58,6	78,2	78,1	77,6	73,1	84,3	63,4	11,1	20,4	11,5	23,9

Fonte: GÂNDARA, 2014

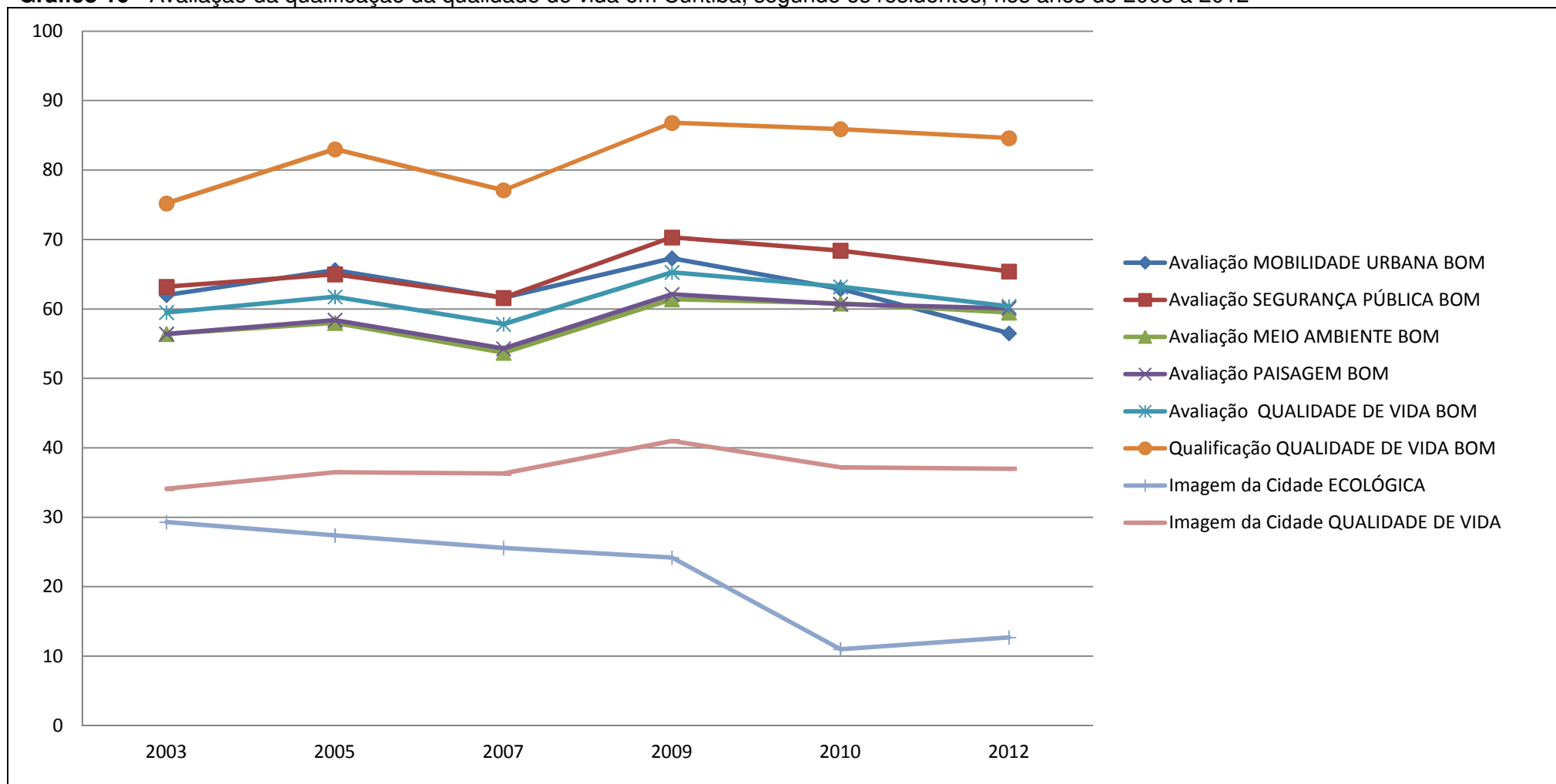
Esta imagem possibilita afirmar que Curitiba é um destino turístico que se formou com base no planejamento urbano e que este é reconhecido pelo turista, seus atrativos e boas avaliações tiveram origem nas intervenções do planejamento e dos projetos e ações dos planos diretores da cidade, uma vez que as demais imagens mais citadas foram de Curitiba como cidade com qualidade de vida, cidade dos parques e cidade ecológica. Reafirma-se a existência da relação no destino turístico Curitiba de sua atratividade com o planejamento urbano da cidade, que definiu espaços públicos e paisagens que transmitem a imagem de cidade planejada, que corrobora a qualidade de vida na urbe, com atrativos, infraestrutura e serviços urbanos, espaços abertos e edificações conservados e com qualidade, que proporcionam atratividade e vida à cidade, atraindo e motivando o uso destes elementos urbanos para fins diversos que satisfazem os usuários.

O gráfico a seguir demonstra as curvas dos dados da avaliação de qualidade de vida em Curitiba pelos turistas, relacionando-a com os elementos urbanos que determinam tal qualificação, a imagem da cidade e a avaliação do destino turístico.

**Gráfico 15 - Avaliação da qualidade de vida pelos visitantes de Curitiba**

Fonte: Elaborado pelo autor.

**Gráfico 16 - Avaliação da qualificação da qualidade de vida em Curitiba, segundo os residentes, nos anos de 2003 a 2012**



Fonte: Elaborado pelo autor.

Os gráficos anteriores apresentam alguns dados interessantes. Ao observar as curvas é possível visualizar praticamente os mesmos resultados para as avaliações dos aspectos do meio ambiente urbano e da paisagem urbana. Isso reforça o que vem sendo discutido: que a paisagem da cidade nada mais é do que o reflexo dos elementos ambientais observados e avaliados pelo observador existentes no espaço urbano (POLLETE, 1999; MENESES, 2002; RODRIGUES, 2001; SOUZA, 2010). A relação entre ambos é percebida neste gráfico, demonstrando que para o turista que visita Curitiba estes dois elementos estão muito próximos, influenciando um ao outro.

Uma vez que a paisagem remete à avaliação das experiências e vivências do espaço urbano, é perceptível que as condições e a satisfação dos observadores quanto ao meio ambiente da cidade influenciarão no atendimento das expectativas destes quanto à paisagem urbana. Portanto, melhorias no meio ambiente urbano determinadas pelos planos diretores vêm há anos influenciando e induzindo a formatação de paisagens que tenham aspectos que valorizem a cidade e a qualifiquem como cidade com qualidade de vida, proporcionando-lhe imagem positiva (GÂNDARA, 2001).

A valorização, o cuidado estético e a conservação do patrimônio histórico e natural de Curitiba, assim como a integração de ambos nos espaços públicos, têm proporcionado à cidade qualidade dos ambientes urbanos e oportunidade de diversificação de usos para estes espaços, dotando-os de vida e agitação, valorizando suas características e favorecendo sua utilização pela população e, conseqüentemente, pelo turismo. Definindo paisagens urbanas variadas com motivações diversas para os usuários da cidade, encontram-se na urbe múltiplos espaços públicos e paisagens a serem utilizados para satisfazer expectativas de lazer, recreação, ócio, aprendizado, contemplação, entre outros.

Desta forma agrega-se valor aos espaços qualificando a vida na urbe. Encontra-se no gráfico, somada a estes aspectos, a representação da satisfação dos turistas quanto à segurança pública, que é resultado e resultante de espaços e paisagens urbanas de qualidade. A redução da sensação de riscos incentiva o uso dos espaços públicos, atribuindo uso e transmitindo mais segurança, por meio da vivência destes espaços e da constante utilização para fins variados, influenciando na instalação de infraestruturas e serviços e na

conservação de aspectos ambientais que proporcionam maior uso por residentes e visitantes, acarretando sucessivamente mais sensação de segurança devido ao uso permanente e diversificado e a qualidade ambiental (JACOBS, 2011; RECHIA, 2005; TSCHOKE, 2011; LERNER, 2011).

A curva de mobilidade urbana, se observada com base nas pesquisas de 1988 a 2010, para os visitantes, e nas pesquisas de 2003 a 2010, para os residentes, realizadas pela SETU-PR e pelo Instituto Municipal de Turismo de Curitiba, obtém grande oscilação mas no final do período se mantém praticamente a mesma, indicando satisfação de praticamente 72% dos visitantes e 62% dos residentes. A tese de Gândara (2001), a pesquisa de demanda de 2012 e a pesquisa realizada durante os jogos da Copa (2014) apresentam valores inferiores uma vez que as respostas “não sabe” e “não utilizou” foi a segunda mais utilizadas para este quesito urbano. A primeira mais indicada nas três pesquisas foi “bom”, podendo assim considerar-se que a maioria dos turistas que avaliaram a mobilidade urbana de Curitiba estava satisfeita.

Aqui vale salientar que o principal elemento que prejudica as avaliações em mobilidade urbana na cidade é a qualidade do fluxo do trânsito. A sua melhoria é uma preocupação constante nos três planos diretores avaliados, pois mesmo com todas as propostas e ações de planejamento urbano, ainda consiste em um dos gargalos na satisfação dos usuários da urbe. Em consequência deste problema urbano, outras áreas da avaliação são prejudicadas além da mobilidade. Como resultado dos congestionamentos na cidade tem-se uma diminuição na qualidade do meio ambiente urbano e conseqüentemente da paisagem urbana, uma vez que há aumento de problemas ambientais como a poluição sonora e do ar, que caracterizam as principais causas da redução na satisfação dos turistas e residentes quanto ao meio ambiente urbano e à paisagem urbana. Prejudica-se assim a avaliação da qualidade de vida na cidade, que poderia ser maior caso houvesse maior satisfação quanto ao trânsito e à poluição sonora e do ar em Curitiba.

Isto não significa que Curitiba não seja reconhecida por turistas e residentes como uma cidade que possui qualidade de vida. Os Gráficos 15 e 16 demonstram que a percepção dos visitantes e residentes quanto à qualidade de vida na urbe é maior que a média dos indicadores que formam a

avaliação de qualidade de vida em Curitiba. Portanto, cabe destacar que os moradores e turistas reconhecem a qualidade de vida existente na cidade e a qualificam como tal, com bons índices de satisfação quanto a esta realidade na capital paranaense.

Os Gráficos 15 e 16 ainda demonstram outros resultados interessantes. Como já foi mencionado a qualificação de qualidade de vida percebida pelos usuários da cidade, sejam residentes ou visitantes, é maior que a avaliação de qualidade de vida resultante da média dos indicadores de qualidade de vida pesquisados neste estudo. Para os visitantes a percepção de qualidade de vida é melhor que a avaliação dos residentes, que indica menos de 70% de satisfação. Já para os visitantes, a qualificação e a avaliação feita pela média dos elementos pesquisados possuem um bom nível de satisfação.

Outro detalhe interessante ao observar os Gráficos 15 e 16 consiste na similaridade entre as curvas da qualificação de qualidade de vida atribuída a Curitiba, a avaliação da qualidade de vida fruto das análises dos indicadores, a avaliação do destino turístico e a imagem de qualidade de vida na cidade.

Esse dado comprova que a qualidade de vida na cidade é um fator determinante na satisfação dos turistas quanto ao destino turístico, uma vez que a qualidade de vida existente na urbe é um determinante de atratividade e de satisfação para os turistas que a visitam, motivando-os a usufruir a cidade, seus espaços e suas paisagens, utilizando serviços e infraestrutura existentes. Portanto, se estes elementos urbanos possuírem qualidades que atendam às expectativas dos turistas, provavelmente possibilitarão maior satisfação quanto ao destino visitado, influenciando diretamente na imagem positiva que a cidade terá para eles, que a escolheram como destino turístico (GÂNDARA *et al.*, 2012; AGIPTO *et al.*, 2014; ROZO, 2013; URRY, 2001), como pode ser observado no Gráfico 16.

A similaridade entre as curvas destes elementos nos gráficos não é coincidência mas confirmação da realidade que definem as cidades para o uso turístico, pois a urbe tem a oferecer ao turista o que ela tem de melhor, que é a própria cidade, com qualidade e deficiências. A cidade só será boa para o turista se possuir qualidade de vida para seus habitantes, demonstrando que o planejamento urbano é essencial no processo de desenvolvimento turístico, uma vez que as melhorias realizadas na urbe para alavancar as condições de

vida são utilizadas e valorizadas pelo turismo. Elas podem ser utilizadas como quesito de atratividade possibilitando novas oportunidades de negócios, empregos, renda e usos para os espaços da urbe (COOPER *et al.*, 1997; VALLS, 1996; ACERENZA, 2003).

A qualidade é percebida e reconhecida pelos visitantes que ao ter suas expectativas e necessidades sanadas e correspondidas pelas experiências e vivências nos espaços da cidade se sentem satisfeitos com o destino turístico, formando uma imagem positiva da cidade e da destinação turística urbana (CRONIN; TAYLOR, 1994; PARASURAMAN *et al.*, 1988; OLIVER, 1987; FRAIZ BREA; CARDOZO, 2011).

Tais afirmações se comprovam em relação a Curitiba pelos dados do Gráfico 16, já que as curvas tanto da qualificação quanto da avaliação de qualidade de vida acompanham a da avaliação do destino turístico e do reconhecimento da imagem da cidade com qualidade de vida. Satisfazendo o turista que vem a Curitiba e busca reafirmar tais características transmitidas pela imagem prévia, criando expectativas. Em sua maioria essas imagens são comprovadas pelos turistas que visitam Curitiba, resultando na satisfação com a mobilidade urbana, a segurança, o meio ambiente urbano, a paisagem urbana e, conseqüentemente, no reconhecimento da existência de qualidade de vida na cidade.

O planejamento urbano por meio dos planos diretores é instrumento de contribuição para estas avaliações, uma vez que tais documentos orientam e organizam a cidade de modo a transmitir e proporcionar qualidade de vida aos espaços. Transformando paisagens que induzem os usuários a formar imagens positivas da cidade, tais imagens são reflexos destes anos de planejamento como pode ser observado nos Gráficos 15 e 16, pois as principais imagens que definem Curitiba são cidade planejada, com qualidade vida, ecológica e dos parques.

Todas as quatro imagens são reflexos do planejamento urbano contínuo na cidade ou em parte dela que o turista frequenta. Ele reconhece estas características nos locais de visitação, onde a qualidade dos espaços públicos, da infraestrutura e dos serviços urbanos é determinante na satisfa o, proporcionando experiências de qualidade e imagens positivas da cidade como de cidade planejada/organizada; com qualidade de vida; ecológica e dos



parques (KOTLER *et al.*, 1997, GÂNDARA, 2004; RAMJIT, 2014; MONDO, 2014).

As avaliações dos moradores e visitantes (turistas/excursionistas) quanto aos aspectos urbanos, principalmente ligados à infraestrutura e serviços urbanos e aspectos turísticos têm influência direta na experiência turística, na avaliação do destino turístico e na formação da imagem da cidade, uma vez que são eles que qualificam o espaço urbano para os moradores e visitantes (BOULLÓN, 2002; YAZIGI, 2001; SOARES; GÂNDARA; IVARS, 2012).

## **5.7 O IMPACTO DOS PLANOS DIRETORES NA SATISFAÇÃO DE VISITANTES E VISITADOS E NA IMAGEM DO DESTINO TURÍSTICO CURITIBA**

Os diversos aspectos tangíveis e intangíveis existentes em um destino urbano interferem na experiência de visitação e na vida das cidades, assim como na satisfa o dos usuários da urbe, que é resultado do atendimento de suas expectativas pelos serviços e infraestrutura urbana e das mais diferentes experiências que tiveram ao vivenciar a urbe (SANTOS, 2013; RAJESH, 2013; KOTLER *et al.*, 1997; RODRIGUEZ *et al.*, 2013).

As experiências afetam diretamente a satisfa o, influenciando a percep o de qualidade dos diversos serviços prestados no destino. Assim, a satisfa o das expectativas dos usuários consiste em proporcionar aos mesmos experiências novas e diversificadas, vinculadas a produtos e serviços de qualidade, que atendam suas expectativas e necessidades, oportunizando vivências e experiências autênticas e memoráveis, formando uma imagem positiva da cidade visitada por meio da confirma o das expectativas e desejos dos visitantes e dos residentes (GÂNDARA *et al.*, 2013; BIZINELLI *et al.* 2013; PARASURAMAN *et al.*, 1988; OLIVER, 1987).

As experiências em uma destina o turística urbana se originam na convergência da imagem cognitiva, das habilidades, da observa o das expectativas e da percep o de qualidade do espaço visitado. Atender as demandas e as expectativas de seus usuários é relevante para proporcionar o

máximo de qualidade e vivências positivas, para que os usuários da cidade formem imagens positivas tendo experiências de qualidade e se sintam satisfeitos (MANOSSO *et al.*, 2013; JUROWSKI, 2009).

Normalmente os detalhes da paisagem geram curiosidade e satisfação aos turistas, o singular — em relação à cidade de origem do turista — diz muito sobre a cidade visitada. O turista imerso na experiência turística inicia um processo de análise e comparação da cidade de origem e o destino. Sentirá satisfação ou frustração em relação a suas expectativas, dependendo da capacidade da cidade visitada de gerar sensações positivas e superar seus anseios, originando qualidade que será atribuída a ela, desde que oportunize ao turista experiências memoráveis de qualidade motivando atitudes positivas como indicação por meio de propaganda boca a boca e intenções de retorno (MORRISON, 2012; ZEITHAML *et al.*, 2003; AKEL *et al.*, 2012).

A capacidade de propiciar experiências diferenciadas consiste nas singularidades e na diversidade de espaços e paisagens urbanas, possibilitando inúmeras vivências e experiências com interação e intensidades variadas, conforme expectativas e motivações dos turistas, as quais, se forem atendidas com qualidade, satisfarão os usuários acarretando a formação de lembranças memoráveis e, conseqüentemente, imagens positivas da cidade (GÂNDARA, 2012; JUDD, 2003).

Horodyski *et al.* (2012) salientam que as emoções de entretenimento e a contemplação foram as experiências mais pelos turistas, seguindo-se a aprendizagem e a evasão. Os turistas, em sua maioria, afirmaram sentir-se felizes e alegres em Curitiba.

As experiências de entretenimento são constatadas pelas referências relativas às atividades gastronômicas em feiras, restaurantes, bares e em Santa Felicidade, visitas a museus e parques, estádios de futebol, passeios a pé pelo centro, pela Linha Turismo, uso de equipamentos para shows, teatros, cinemas e boates. Verificam-se diversas atividades relacionadas às compras, nas quais se destacam passeio e compras em *shopping centers*, a feira de artesanato no centro, lojas de antiguidades e o Mercado Municipal (HORODYSKI *et al.*, 2012).

Quanto às experiências de aprendizado destacam-se a visita a museus, parques, Mercado Municipal e estádios de futebol, participação em eventos,

passeios pela Linha Turismo ou em ônibus regular. As experiências de evasão mais expressivas são a caminhada nos parques e no centro da cidade, visita a museus, fotografia do mobiliário urbano, idas ao cinema e atividades de entretenimento noturno em bares e boates (HORODYSKI, 2014; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Como ficou evidente, as visitas aos parques urbanos da cidade são as principais experiências citadas, uma vez que estes se tornaram espaços de entretenimento, evasão, aprendizado e contemplação, devido a suas características e qualidade paisagística. Este fato se confirma pela pesquisa de demanda do Instituto Municipal de Turismo de Curitiba (2010 e 2012), quando pergunta aos entrevistados quais foram os atrativos mais visitados durante a viagem. Os parques se configuram entre os quatro primeiros sendo (CURITIBA, 2010): o Jardim Botânico (40,6%), Ópera de Arame (20,9%), Parque Barigui (15%) e Parque Tanguá (9,4%). O mesmo ocorre em 2012: Jardim Botânico (39,5%), Ópera de Arame (35,7%), Parque Barigui (31%) e Parque Tanguá (28,4%).

Tais parques fazem parte das diretrizes dos planos diretores municipais, e suas intervenções urbanísticas a princípio visavam à contenção de enchentes, espaços de preservação e área de lazer para comunidade, mas devido a sua qualidade eles vêm sendo apropriados para atividades de recreação e de turismo como atrativos da cidade. Os parques urbanos de Curitiba possuem características que os qualificam como espaços públicos que são apropriados por moradores e visitantes, que os utilizam e os reconhecem como elementos identitários da cidade, influenciando positivamente na imagem de Curitiba. Nestes espaços é possível observar a interação natureza, cultura, lazer, planejamento e cidade. Tal interação possibilita uma riqueza de atrativos com níveis variados de motivações (RAMOS *et al.* 2008; PACE, 2011; PEDRON, 2013; RECHIA, 2005; LERNER, 2011).

Os elementos da infraestrutura avaliados como “bom” e “ótimo” proporcionam à cidade um aspecto de limpeza e organização. Estes elementos foram definidos mediante ações e diretrizes dos planos diretores, que proporcionaram a Curitiba espaços públicos de qualidade e tais aspectos são reconhecidos na avaliação dos turistas e residentes nas pesquisas de demanda aqui analisadas. Desta forma, confirma-se que muitas das propostas

e melhorias estipuladas pelos planos diretores para aumentar a qualidade de vida dos usuários da cidade se tornaram fatores relevantes e de destaque na experiência turística de Curitiba (RIBEIRO; SILVEIRA, 2006; HORODYSKI, 2014).

A conservação dos prédios, as áreas verdes e a qualidade de vida, assim como as oportunidades de visita proporcionadas pela organização e planejamento da cidade, despertaram nos visitantes o interesse de conhecer o que as paisagens apresentam, oportunizando vivência de aprendizado ao visitar a cidade. Os anos de planejamento da cidade resultaram na diversidade de paisagens, formando uma variedade de espaços e artefatos que se destacam estimulando o turista a ler os signos e símbolos escritos na paisagem, de modo a aprender com o patrimônio de Curitiba (GÂNDARA, 2008; LOCH *et al.*, 2008; SOARES *et al.*, 2012; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Por meio das tabelas e gráficos apresentados é possível identificar aspectos que afetaram negativamente as experiências de visita. Tais aspectos devem ser revistos, uma vez que são problemas urbanos de grandes centros, mas que necessitam ser minimizados para diminuir a insatisfação dos turistas e residentes quanto a questões de tráfego e poluição sonora e do ar, já que estão diretamente relacionados à qualidade das experiências turísticas. Muitas vezes, como foi evidenciado na pesquisa, são os principais elementos que acarretam experiências negativas de visita (YAZIGI, 2001; AMORIM *et al.*, 2012; HORODYSKI *et al.*, 2012; GÂNDARA *et al.*, 2012; ARGENTIO, 2007).

Os aspectos da infraestrutura e serviços urbanos indicados pelas pesquisas de demanda como elementos que devem ser melhorados, como o tráfego e a poluição sonora e do ar, necessitam de maior atenção do poder público, pois demonstram a insatisfação de visitantes e moradores. Assim como a segurança para os residentes, tais avaliações estão associadas ao fluxo lento de automóveis nas vias do centro e às sensações de riscos. É importante salientar que a imagem da cidade é formada por um conjunto em que os aspectos urbanos não são avaliados individualmente. Logo, é preciso que os espaços urbanos oportunizem vivências e experiências prazerosas e positivas em todos os seus elementos (RAMOS *et al.*, 2008; FRAIZ BREA;

CARDOSO, 2011; PINTO, 2012; CAMPUBRÍ et al., 2009; GÂNDARA *et al.*, 2012).

Ao analisarmos as tabelas e gráficos apresentados é possível notar uma similaridade nas curvas dos gráficos e diferenciação no valor da avaliação entre residentes e visitantes. Os turistas têm uma percepção mais positiva dos elementos avaliados, qualificando ainda mais a cidade, e estas opiniões acabam por interferir positivamente na formação da imagem da cidade.

A concepção dos visitantes e visitados possuem diferenças em virtude de o cotidiano do turista contrastar com o do morador. Suas necessidades e desejos quanto ao espaço urbano são diferentes, pois o modo como o espaço é vivenciado e experimentado é distinto daquele do residente, guiando sua visão e suas sensações no momento em que desfruta da cidade (BOULLÓN, 2002).

Os visitantes normalmente utilizam os espaços da cidade de forma efêmera, resultando em uma vivência superficial, o que origina experiências e sensações distintas entre visitantes e residentes, já que estes utilizam o mesmo espaço como base do cotidiano. A vivência superficial é fruto da temporalidade, normalmente momentânea, corroborando a percepção distinta entre residente e visitante (PIMENTEL, 2013; CASTROGIOVANNI, 2013).

Outro fator determinante nesta avaliação consiste na individualidade do julgamento dos aspectos avaliados, que são resultantes de associações e informação espaciais que o turista da cidade lê, organiza, compreende e retém na memória conforme seus valores, ideologias e experiências vividas antes, durante e depois da visita. Avalia a cidade visitada conforme suas experiências, comparando-a com sua cidade de origem ou outras cidades que visitou (CASTROGIOVANNI, 2013; CESAR; VIANNA, 2013; AMORIM, 2012).

Ao observar as tabelas e gráficos é perceptível que a avaliação dos residentes é mais crítica que a dos visitantes, que qualificam muito mais o espaço urbano que os moradores, havendo uma distinção entre as percepções e as imagens concebidas por cada usuário. A parcialidade, efemeridade e superficialidade do contato do turista com o espaço urbano, somadas as suas vivências da cidade de origem e necessidades e expectativas quanto ao destino, suscitam um julgamento distinto do suscitado pela familiaridade existente na percepção do residente que cotidianamente utiliza a cidade para

realização de suas atividades habituais. Turista e usuário utilizam e julgam os espaços urbanos de Curitiba conforme suas visões, vivências e necessidades específicas (PIMENTEL, 2013; AMORIM *et al.*, 2012).

Outro fator relevante que respalda a diferença na avaliação dos espaços vivenciados por ambos consiste, como já foi discutido anteriormente, no fato de o turista não circular por toda a cidade. Ele visita os espaços que lhe interessam, e que normalmente são resultados dos planejamentos urbanos, turísticos e estratégicos para mostrar o melhor da cidade (JUDD, 2003; YAZIGI, 2009).

A venda da cidade como produto turístico funda-se na venda de atributos desejados pelo comprador, que se apropria de partes da cidade, de fragmentos valorizados pelo capital. Na tentativa de construir uma imagem positiva de alta qualidade, por meio do embelezamento, da cenarização, do espetáculo, da efemeridade e da superficialidade, a imagem vendida é a parte da cidade escolhida para representar o todo, muitas vezes encobrindo e mascarando a cidade real (MARICATO, 2011; HARVEY, 1992)

Ao turista é preciso oferecer o verdadeiro valor do espaço urbano como local de encontro, confronto e diversidade entre os cidadãos, qualificando a cidade com intervenções para a melhoria da qualidade de vida da sua população e consequentemente a melhoria do atendimento das expectativas e necessidades do turista que a utiliza como destino turístico (BERG *et al.*, 1995; VAINER, 2011; HARVEY, 1992).

Isso porque, do contrário, as melhorias apresentadas por meio das imagens da cidade seriam simplesmente vinculadas à competitividade e não um real envolvimento da gestão pública em intervenções no melhoramento dos padrões de vida da população. É preciso ponderar a adesão das cidades a esta tendência internacional, de modo a equilibrar e equalizar a valoração da cidade, para que as melhorias sejam reais e para todos e não um espetáculo bem trabalhado pelos “*marketeiros*” para impulsionar o processo de venda da cidade (DUARTE; JUNIOR CZAJKOWSKI, 2007).

O uso dos mecanismos de *city marketing* para promover a venda da cidade em um mercado global deve ser realizado de modo a gerar ganhos reais no melhoramento da cidade, e não meramente transformar o espaço em um cenário a ser consumido esteticamente, formando uma imagem que simule

uma realidade. Que a urbe não se transforme em um produto de uso exclusivo de investidores externos e de uma pequena parcela da população residente. Mas que as intervenções do planejamento urbano por meio do Plano Diretor transformem a cidade qualificando a vida nestes espaços, agregando valores na imagem e no cotidiano da população (VAINER, 2011; MARICATO, 2011, GRANT, 2005; SANCHEZ, 1999).

Pode-se observar com as pesquisas que as principais experiências da cidade de Curitiba são resultantes das diretrizes, metas e ações dos planos diretores, que buscaram transformar a cidade de modo a conservar espaços de entretenimento, aprendizado, recreação e contemplação, por meio da conservação das edificações, criação de áreas verdes, atividades culturais e de recreação, na busca de um sistema de transporte coletivo inovador, implantação de áreas de circulação exclusiva para pedestres, além de ciclovias, oportunizando formas diferenciadas de visitar a cidade, como a Linha Turismo. Ações estas que acarretaram o reconhecimento da qualidade de vida na cidade, assim como o surgimento de espaços públicos com usos diversos que podem ser utilizados pelos residentes e visitantes, diversificando áreas urbanas que possuem atratividade turística e usos recreativos e educacionais (RIBEIRO; SILVEIRA, 2006; CUSTÓDIO, 2006; PEDRON, 2012; TORRES, 2007; PACE, 2011; LERNER, 2011).

Quanto ao sistema viário as benfeitorias foram: a implantação do sistema trinário, a hierarquização das vias, sua estética com o tratamento de arborização e ajardinamento, as propostas de implantação e ampliação das vias exclusivas para pedestres e ciclovias, aperfeiçoamento da sinalização e continuidade do planejamento integrado entre sistema viário, transporte público e zoneamento do uso do solo. Tudo isso proporciona a Curitiba uma paisagem com qualidade de visitação que auxilia a formação e manutenção de cidade organizada, planejada e com qualidade de vida. Os turistas ao visitarem Curitiba reconhecem tais características.

O turismo é uma atividade baseada no deslocamento, assim a qualidade da mobilidade dentro da cidade é um dos fatores essenciais desta prática. As medidas trabalhadas pelos planos diretores para que a circulação das pessoas seja a mais cômoda, segura e eficiente se destacam na experiência da visitação. É observado, ao estudar os planos, o discurso da priorização do

transporte coletivo em relação ao individual e uma preocupação constante com o tráfego mas é necessária a real efetivação desta manifestação. Para isso são necessários investimentos que pressionem a redução do uso de veículos particulares e instiguem o uso do transporte coletivo e de meios alternativos de deslocamento.

A simples melhoria do sistema viário não é suficiente para o melhoramento do trânsito na cidade, há necessidade de incentivar o usuário a mudar de hábito para que turista e residente optem por meios de transporte e de circulação distintos e mais convidativos do que o carro particular, oferecendo alternativas de locomoção de forma competitiva, eficiente e de qualidade. Um deslocamento rápido, seguro e cômodo favoreceria suas escolhas e deslocamentos pela cidade. O turismo pode se favorecer destas novas vias e formas de deslocamento elaborando novos roteiros e formas alternativas de visitar a cidade, valorizando o sistema viário como um elemento essencial para a boa experiência e avaliação positiva da cidade visitada.

Uma alternativa para favorecer a circulação na cidade reduzindo os congestionamentos consiste no melhoramento e no aumento do uso do transporte coletivo. Em Curitiba mais que um meio de locomoção, o sistema de transporte público tornou-se um elemento urbano de interesse de visitação. O sistema trinarário e as estações-tubo desde sua implantação consistem em elementos urbanos que marcam a paisagem da cidade e despertam o interesse para investigação e curiosidade, converteram-se em marcos na paisagem da capital paranaense. Sua eficiência hoje em dia é questionável, melhorias devem ser feitas para aperfeiçoar seu uso para os turistas, principalmente quanto a informação, por meio de sites, mapas da rede e instruções sobre a integração. Investimentos como a transformação de umas das faixas de rodagem da rua XV de Novembro em pista exclusiva para ônibus são essenciais para maior velocidade e ganho de tempo nas viagens das linhas que transitam pelas vias da cidade.

O uso do transporte coletivo por turistas em Curitiba é uma realidade seja pela Linha Turismo ou pelas linhas convencionais, as quais integram e possibilitam a chegada a todos os atrativos, mas é preciso investimentos e informação, ainda bastante deficientes quanto a dados que auxiliem na possibilidade de escolhas das melhores linhas, conforme a necessidade e



interesse dos turistas. Benfeitorias em infraestrutura são necessárias, de modo a proporcionar maior segurança, comodidade e eficiência no deslocamento, estimulando o uso deste meio de transporte pelos turistas que visitam a cidade. Já que o transporte coletivo é um meio de deslocamento que interliga atrativos e pontos de interesse turísticos a um preço reduzido, oportunizando a interação do turista com o cotidiano da cidade.

A integração do sistema viário, do transporte coletivo e do zoneamento do uso do solo é um dos pilares do planejamento urbano de Curitiba. Este último vem induzindo a organização de ambientes e a formação de paisagens com qualidades estéticas que são marcantes na cidade, com grande responsabilidade pela boa imagem que Curitiba transmite aos turistas.

Cabe destacar que tais iniciativas não ocorreram em toda a cidade, nem mesmo todos os espaços definidos pelo zoneamento se transformaram ou foram apropriados para prática do turismo, uma vez que esta apropriação se dá naqueles espaços que detenham valor comercial e atratividade para visitação. Esta atratividade consiste na existência de acessos bons e seguros, espaços públicos, serviços e infraestrutura urbana de qualidade, e uma boa densidade de artefatos diferenciados e homogêneos assim como uma diversidade de usos atribuindo vida aos espaços públicos.

Por meio do zoneamento do uso do solo houve a geração de heterogeneidade de espaços na cidade. Tal fato converte-se em uma vantagem para oferta turística, visto que a coexistência de bens conservados com estilos diferentes, elementos culturais distintos, comércio, espaços públicos e ruas repletas de pessoas diferentes em seu cotidiano converte-se em atração. Pois o zoneamento do uso do solo em Curitiba favoreceu o surgimento de espaços repletos de oportunidades para que seus usuários possam viver experiências inovadoras, capazes de satisfazer as necessidades e as expectativas mais diversas.

Os elementos culturais e naturais trabalhados pelos planos diretores são integrados e demonstram o respeito e a fusão entre ambos dotando os espaços públicos e as paisagens com artefatos que qualificam a vida na cidade com beleza, informação, história e conservação. Os planos diretores ao trabalhar os elementos culturais da cidade possibilitaram um incremento no turismo de Curitiba. Ao definirem o Setor Tradicional e Histórico ofereceram

iniciativas de novos usos às edificações com valores históricos, artísticos e culturais, propiciando que atrativos e serviços turísticos e culturais se instalassem nestas áreas originando novos espaços de vivências a turistas e moradores.

A conservação do patrimônio cultural aliada à qualidade ambiental em Curitiba cria atrativos únicos que originam uma paisagem exclusiva, agregando valor aos ambientes naturais e culturais da cidade. A integração de elementos naturais, culturais, lazer e esporte é um fator marcante que forma os espaços públicos de Curitiba. A integração de projetos culturais e elementos construtivos que remetem à história e aos povos que construíram Curitiba proporcionam às áreas verdes paisagens únicas que agregam valor a estes locais. Assim como reforçam a integração sociedade e natureza e o *status* das áreas verdes como elementos da memória social, que compõem a vida cotidiana da população, que as apropria, dotando-as de uso e função, dotando-as de identidade.

O constante aperfeiçoamento das áreas verdes ditado pelos planos diretores, com a intenção de implantar infraestruturas e facilidades que favorecessem o seu uso pela população, facilitou a apropriação destes espaços pelos residentes e consequentemente pela prática do turismo. Pois as áreas verdes de Curitiba normalmente se caracterizam por serem lugares repletos de vida, com qualidade estética, com infraestrutura e artefatos que representam a cidade, transformando-se em cartões postais e atrativos turísticos utilizados de maneira compartilhada por residentes e turistas.

A restauração de espaços de valor cultural e histórico, assim como de preservação ambiental, valorizam a paisagem urbana, qualificando a vida de quem as desfruta diariamente. As paisagens possuem memória, mantêm registros do passado e do presente que juntos formam um atrativo para o turismo. Nelas podem ser lidas identidade, originalidade, hábitos e costumes existentes na cidade que aguçam o interesse de visitação.

Estudos que visam identificar e quantificar a avaliação de turistas e moradores da cidade quanto à qualidade de seus elementos urbanos e turísticos vêm sendo realizados desde 1987, portanto existe uma gama de informações que possibilitam analisar a qualidade e a satisfação dos usuários em relação à cidade, e de que forma estas avaliações vêm influenciando na

elaboração e na formação da imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida.

Ao analisar o destino turístico Curitiba foi constatado que não bastam a existência e a qualidade de atrativos turísticos, é preciso um bom desempenho dos demais elementos que compõem a prática do turismo na urbe, a infraestrutura e serviços urbanos e equipamentos e serviços turísticos, uma vez que a redução da qualidade em qualquer um desses elementos acarretará a redução da satisfação com o destino turístico, como pode ser observado no caso em estudo.

A atração do destino turístico Curitiba vem tendo boas avaliações a cada ano, as intervenções dos planos diretores proporcionaram espaços urbanos como parques, praças, museus, feiras, centro histórico, calçadões de uso exclusivos por pedestres, que têm sua qualidade reconhecida por turistas que se satisfazem e mantêm bons os índices de satisfação com o destino turístico.

Quanto à infraestrutura da cidade, fica clara sua influência na qualidade da experiência no destino turístico, como demonstra a avaliação da qualidade em Curitiba. A variação na avaliação da infraestrutura em geral é acompanhada da variação da qualidade do destino turístico, o que não ocorreu com as avaliações dos atrativos turísticos em relação ao destino turístico. Isso indica que a qualidade da infraestrutura e dos serviços urbanos é fundamental para a satisfação dos turistas com o destino turístico urbano.

Constituem obstáculos para satisfação de turistas e residentes o trânsito da cidade, o transporte público e a poluição do ar e sonora. A questão do tráfego não é um problema de simples solução sendo necessários ações e planos que trabalhem a mobilidade urbana como um todo, uma vez que as avaliações demonstram que a simples melhoria no sistema viário não é suficiente para minimização do problema e garantia de satisfação dos usuários.

Quanto ao sistema viário, pode-se notar uma maior insatisfação por parte dos residentes do que dos turistas. Mesmo havendo um aumento da qualidade percebida na sinalização urbana, vias urbanas, sinalização turística e na avaliação do sistema viário, não foi possível constatar um aumento na satisfação dos usuários quanto ao trânsito, e a cada ano decai ainda mais sua qualificação como “bom”. A insatisfação com o sistema viário influencia diretamente na satisfação de moradores e turistas quanto ao destino turístico,

impactando na redução da imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, uma vez que o problema do tráfego gera desconfortos sociais, impactos ambientais e econômicos percebidos por ambos os usuários da cidade.

Isto porque a melhora do tráfego não está relacionada somente com melhoria nas condições das vias da cidade, mas necessita de ações integradas oferecendo ao usuário alternativas de caminhos e eficiência no transporte público, tornando-o mais interessante que o transporte individual, mudanças nos hábitos da população e políticas de mobilidade urbana.

A insatisfação dos residentes com o transporte público demonstra uma relação direta com a insatisfação com o serviço público e tem consequência direta na insatisfação com o tráfego, na avaliação do destino turístico e a imagem da cidade. Pois a ineficiência do transporte público aumenta a demanda do uso do veículo particular aumentando ainda mais o problema de congestionamentos.

Os planos diretores de Curitiba necessitam colocar em prática o discurso e efetivar suas afirmações de que o transporte público é prioridade na cidade, como as vias exclusivas para o transporte coletivo, tornando-o mais eficiente e pressionando a redução das faixas para o transporte particular. O sistema de transporte público que foi pensado e planejado para satisfazer as necessidades dos usuários e se tornou modelo para outras cidades por um bom tempo, vê atualmente a realidade se alterando com o aumento da insatisfação dos usuários, havendo necessidade de adequações a fim de que o transporte público de Curitiba possa ter novamente prestígio e servir de modelo.

Para melhoria na mobilidade urbana de Curitiba é preciso bem mais que investimentos em faixas exclusivas para o transporte coletivo, transportes alternativos e binários, uma vez que estas ações não amenizaram a insatisfação de moradores e residentes com o tráfego na cidade. A melhoria na mobilidade urbana exige um processo de planejamento que integre transporte, vias de acesso, indivíduo, meio ambiente e apropriação do espaço público. Tal processo precisa tratar a cidade na escala do pedestre, na tentativa de incentivar a densidade da cidade, o uso misto das zonas urbanas, a intermodalidade nos transportes e a redução do uso do veículo particular por meio da priorização do transporte público.

Isto porque os problemas de congestionamento e a deficiência na fluidez do trânsito, avaliado com insatisfação por moradores e turistas, têm sua origem na dificuldade e ineficiência da mobilidade, na opção de uso do transporte particular devido a insatisfação dos residentes com o transporte público. Aumenta assim a quantidade de carros nas vias prejudicando ainda mais o tráfego na cidade.

Este problema acarreta perdas econômicas, sociais e ambientais para a cidade que são notadas por residentes e visitantes e interferem na satisfação com os aspectos ambientais e a paisagem urbana da cidade, pois os congestionamentos causam problemas como o aumento da poluição do ar e sonora. Tais aspectos são indicados nas pesquisas de demanda como os principais elementos que prejudicam a satisfação de ambos os usuários quanto aos aspectos ambientais e a paisagem urbana, resultando na redução da imagem de Curitiba como cidade ecológica e de qualidade de vida.

A qualidade do ambiente urbano de Curitiba influencia de forma direta a avaliação da qualidade do destino turístico, já que os atrativos da cidade e as experiências de visita são resultados da vivência dos turistas nos espaços públicos. Tais espaços e suas qualidades são frutos dos anos de planejamento e cuidado estipulados pelos planos diretores com o meio ambiente e a proteção do patrimônio cultural da cidade. Definindo a imagem da cidade e agregando valor a visita e vida urbana, assim como qualificando as paisagens urbanas dotando-as de espaços que lhes proporcionam diversidade, complexidade e qualidade, satisfazendo moradores e visitantes.

As intervenções dos planos neste quesito em Curitiba proporcionaram maior atratividade e qualidade nas experiências, em um ambiente que integra elementos naturais e culturais que são orientados e estruturados para o lazer, o desporto, a cultura e o convívio social. Em decorrência de suas características são valorizados por moradores e apropriados pelo turismo que reconhecem suas qualidades e os utilizam para satisfazer as expectativas de autenticidade e singularidade na prática do turismo.

Os planos diretores deixaram marcas na paisagem de Curitiba que se tornaram ao olhar do turismo elementos que motivam a visita e encantam. A paisagem constitui um elemento fundamental da oferta turística instigando e despertando o interesse para vivenciar a cidade. A indução da paisagem

urbana de Curitiba é clara nos discursos dos planos diretores estudados. A qualidade paisagística é resultado das intervenções que originaram paisagens complexas que reúnem elementos naturais e culturais como parques e monumentos, conservação dos edifícios, o calçadão, arborização das vias, setor histórico, praças e bosques. Apresentam-se assim paisagens variadas e diversificadas, ricas em detalhes, concebendo marcas paisagísticas singulares que agregam valor e intensificam a atratividade da cidade, influenciando diretamente na formação de sua imagem.

Os parques são elementos marcantes na paisagem urbana de Curitiba, e recentemente, durante os jogos da Copa do Mundo da FIFA de 2014 realizados em Curitiba, passaram a ser indicados com um elemento que define a imagem da cidade. Visto que as paisagens consistem fator determinante da atratividade da cidade, esforços devem ser realizados para manutenção e restauração de espaços públicos de valor cultural/histórico e naturais nas vias da cidade, para que possam originar novas sensações e utilidades e até mesmo revitalizar seus antigos usos. A paisagem qualifica a cidade para os residentes e proporciona aos visitantes atrativos singulares em um espaço urbano diversificado e animado.

A segurança pública consiste em um dos serviços urbanos que obteve redução na insatisfação segundo visitantes e moradores, favorecendo uma maior satisfação quanto ao bem-estar e uso da cidade. As pesquisas demonstram uma melhora na satisfação de visitantes e moradores com exceção da avaliação pelos visitantes da infraestrutura da segurança pública no ano de 2012.

A sensação de maior segurança percebida pelos usuários da cidade pode ser reflexo das ações e propostas do Plano Diretor de 2004 que discute melhorias para proporcionar ao ambiente urbano da capital paranaense maior qualidade nas áreas verdes, nas condições das vias urbanas, na conservação dos edifícios, na sinalização e até mesmo na infraestrutura de segurança, sendo a primeira vez que este tema foi abordado diretamente por um plano diretor de Curitiba. Mas é importante salientar que a manutenção e melhora do nível de satisfação com a segurança ao longo dos anos pesquisados exige do poder público a constante elaboração de novas ações, projetos e intervenções que reduzam a insatisfação em relação à segurança.

Uma vez que a sensação de insegurança prejudica a experiência do turista na cidade, limitando e restringindo o uso das ruas e dos espaços públicos por visitantes e moradores, origina a sensação de preocupação e estresses constantes aos usuários. Isso influencia diretamente na satisfação, pois estas restrições limitam as experiências do turista em vivenciar a cidade, e a percepção de insegurança afeta a imagem de qualidade de vida da cidade de Curitiba.

Na maioria dos elementos urbanos analisados é possível observar menos de 70% de satisfação pelos residentes, porém ao comparar os dados das tabelas e dos gráficos nas avaliações de 2003 a 2010 nota-se uma redução da insatisfação na maioria dos elementos urbanos avaliados, como sistema viário, paisagem urbana, segurança pública e qualidade de vida. Quando isso não ocorre é possível observar que na maioria dos elementos não há redução da satisfação e sim a manutenção da avaliação do primeiro e do último ano como nas avaliações de meio ambiente e mobilidade urbana. A única exceção foi observada na redução de praticamente 3% na satisfação quanto ao transporte público na cidade.

Já em relação aos turistas é possível notar um bom índice de satisfação com o destino turístico Curitiba. Ao comparar os resultados das pesquisas de 2001 a 2010, há manutenção de 87% de satisfação com a destinação turística. Na avaliação dos demais elementos da pesquisa percebe-se que, ao contrário da avaliação dos residentes, a maioria dos itens avaliados pelos turistas possui mais de 70% de satisfação, como destino turístico, atrativos turísticos, mobilidade urbana, transporte público, segurança pública e qualidade de vida. Na avaliação da paisagem urbana e do sistema viário, que ficaram com 2% abaixo de 70% de satisfação pelos visitantes, é possível notar uma manutenção da avaliação do primeiro item avaliado e a elevação da satisfação com o sistema viário. O único elemento urbano que obteve uma pequena redução, de praticamente 2%, na satisfação dos visitantes foi aspectos ambientais, que em 2001 teve uma avaliação de 71% como “bom” e “ótimo”, reduzindo para 68,7% em 2010.

Estes dados indicam que a maioria das expectativas dos visitantes de Curitiba é atendida pela infraestrutura e serviços urbanos da cidade, assim como por seus atrativos, sejam estes espaços públicos ou não. Para os

residentes vários aspectos devem melhorar para que se possa afirmar que estão realmente satisfeitos e com suas expectativas atendidas. Mas é possível observar que há uma melhora na avaliação na maioria dos elementos urbanos avaliados pela pesquisa. Vale destacar que os principais problemas apontados pelos tanto para moradores como para visitantes foram o trânsito, a poluição do ar e a poluição sonora. Estes obstáculos acabaram refletindo na avaliação dos usuários. Para os residentes a insatisfação é maior com a mobilidade urbana, o meio ambiente e o transporte público. Já para os turistas estes problemas urbanos interferiram na satisfação com a paisagem urbana, o sistema viário e os aspectos ambientais.

O constante aperfeiçoamento dos aspectos urbanos que foram avaliados na pesquisa é reflexo de um contínuo processo de planejamento e remodelação do ambiente da urbe, que proporciona aos visitantes e visitados uma percepção positiva quanto à cidade de Curitiba. A característica da cidade é refletida na qualidade dos espaços públicos percorridos pelos turistas, o que impacta na conformação da imagem da cidade. Gândara (2001) e Yázigi (2001) salientam que uma cidade com atributos positivos proporciona a seus usuários, sejam estes turistas ou moradores, uma experiência prazerosa que reflète na imagem que os turistas levam da destinação visitada e que os habitantes têm em seu ambiente cotidiano.

Como expressam Gândara (2001), Simão (2001) e Palou Rubio (2006), uma imagem de qualidade só existirá se realmente houver qualidade no ambiente da cidade e esta seja percebida por seus usuários. A interação entre o ambiente e o usuário ocorre de maneira induzida, por meio de informações recebidas, direcionando o olhar e a percepção cada vez que o visitante experienciar o destino, reavaliando e formulando uma nova imagem do mesmo. A imagem pode ser induzida por meio de transformações urbanas e políticas aliadas a um trabalho de *marketing* de modo a orientar a vivência e o olhar do turista na destinação (EJARQUE, 2005; SIMÃO, 2001; PACE, 2011).

A avaliação positiva da cidade de Curitiba nas pesquisas pode ser entendida desta forma. Os planos diretores da cidade induziram a formação de ambientes e de paisagens urbanas com qualidade ao trabalhar ações que qualificaram a imagem da cidade, como: a criação de áreas verdes, políticas e ações de conservação dos prédios, a criação do setor histórico, o incentivo à



cultura e à conservação patrimonial, a implantação de vias exclusivas de pedestres e de ciclovias, as inovações do transporte público e das vias urbanas, e, claro, o trabalho de intervenções que integraram elementos naturais, culturais, de recreação e lazer à cidade.

A imagem de um destino turístico está relacionada aos elementos visuais da cidade que interferem e induzem o imaginário de qualidade, expressando autenticidade e singularidade, que transmitem valores emocionais, culturais, de cuidado ambiental e consequentemente de qualidade de vida e hospitalidade, enfatizando o diferente e os melhores elementos da cidade aos turistas. Estes, por sua vez, possuem uma imagem prévia da destinação formada antes da visitação por informações publicitárias e referências de amigos e familiares (MILLET, 2011; RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA *et al.*, 2012).

As pesquisas de demanda avaliadas apontam a necessidade de um novo processo de planejamento urbano e atualização do Plano Diretor, dado que as informações obtidas por meio dos estudos indicam alguns problemas urbanos que mesmo trabalhados ao longo dos três planos diretores ainda não foram totalmente solucionados, como o tráfego na cidade, e vêm gerando outros fatores negativos como a poluição do ar e sonora. Esses problemas indicam a necessidade de adaptações e mudanças no meio urbano que ainda não foram atendidas ou que se tornaram desatualizadas ao longo dos anos, para assim mitigar a insatisfação nos aspectos urbanos avaliados pelos residentes e visitantes da cidade.

Problemas como o trânsito e a poluição sonora e do ar interferem diretamente na avaliação de diversos elementos urbanos de Curitiba e refletem na redução da imagem da urbe como cidade ecológica e com qualidade de vida, podendo ocasionar possíveis prejuízos ao turismo, uma vez que este está vinculado à imagem da cidade tendo como principais atrações a qualidade dos espaços públicos, da infraestrutura e serviços urbanos. A redução da percepção da qualidade destes refletirá na diminuição da atratividade da cidade, da satisfação dos usuários, e como pode ser percebido nas pesquisas de demanda, na alteração da imagem de Curitiba.

As interpretações de um lugar são subjetivas e estão fortemente relacionadas à percepção quanto ao bem-estar social ou, como o conceito é

mais popularmente conhecido, a qualidade de vida. Esse conceito comumente relaciona-se ao apego ao lugar, dependência, identidade. Não relacionando apenas a experiência particular do observador, mas sim de um relacionamento contínuo com um ambiente físico que na maioria dos casos é compartilhado com outras pessoas. Ao se tratar de uma destinação turística, a satisfação do turista ao experimentar e comprovar a imagem da cidade que tinha pré-estabelecida, reforça a imagem da cidade visitada, possibilitando um elemento de *marketing* para o destino turístico (CAMPUBRÍ *et al.*, 2009; FRAIZ BREA; CARDOSO, 2011; AZEGLIO; GÂNDARA, 2010b; PACE, 2011).

Cidade planejada, organizada, dos parques, ecológica e com qualidade de vida são definições muitas vezes utilizadas para representar Curitiba, obtidas por meio de uma imagem induzida que acaba por orientar a experiência do turista na cidade de modo a proporcionar conhecimentos prévios do espaço visitado. Deste modo, o planejamento da cidade além de induzir há vários anos a imagem de cidade planejada e ecológica, realmente possibilitou uma organização na urbe que formou espaços urbanos com significados, com símbolos e signos que contam a história da capital paranaense equipados com infraestrutura que qualificam seu uso (HORODYSKI, 2014; GÂNDARA, 2001; PACE, 2011).

As medidas estipuladas nos planos diretores para melhoria da qualidade de vida da população, como melhoria do sistema viário, implantação de um sistema de transporte integrado, preservação do patrimônio natural e cultural com infraestrutura e equipamentos que facilitam sua utilização para o lazer, a cultura, o descanso e o aprendizado, e as políticas de preservação de áreas verdes, a conservação dos edifícios, e o trabalho estético da paisagem da cidade, são os elementos que mais se destacam na construção da imagem (HORODYSKI *et al.*, 2012; PEDRON, 2013).

Tais ações estão inseridas nos mais de 60 anos de planejamento urbano da capital, tendo como elementos norteadores os planos diretores que realizam melhorias que são utilizadas pelo turismo, mas foram feitas para qualificar o espaço onde vive o cidadão. Elas proporcionaram um ambiente de qualidade urbana percebido nas paisagens de Curitiba, e refletido nas imagens que os usuários têm da capital do estado do Paraná (CUSTÓDIO, 2006; PEDRON, 2012; TORRES, 2007; SOARES JUNIOR, 2007; PACE, 2011).

O sucesso do planejamento urbano de Curitiba se deve a forma de gerir os planos e projetos urbanísticos da cidade por meio de um órgão de planejamento urbano, o IPPUC, que fiscaliza e executa as ações em consonância com as normas estipuladas pelos planos diretores. (TRINDADE, 1997)

Os espaços de interesse de visitação em Curitiba propiciam experiências únicas, dotados de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos criando áreas gravitacionais que atraem turistas com motivações diversas como compras, negócios, estudos, lazer. A concentração de atividades econômicas e de pessoas e a infraestrutura e serviços urbanos de qualidade em diversas áreas da cidade de Curitiba acabaram por definir os principais atrativos do turismo urbano.

Os principais espaços turísticos de Curitiba, como setores tradicionais e históricos, áreas culturais, calçadão, parques e praças, não foram criados ou idealizados para o turismo, mas sim para proporcionar à cidade um ambiente de qualidade que oportuniza ganhos sociais, culturais, ambientais e econômicos para seus moradores, que se utilizam destas áreas para realização de atividades cotidianas, seja para lazer, cultura, aprendizado ou atividade econômica. Os parques e espaços culturais como centros de aprendizagem, museus, setor histórico, centros culturais, a Universidade do Meio Ambiente, os bosques e monumentos que homenageiam os imigrantes, integram elementos ambientais e culturais, são atrativos únicos que agregam valor ao turismo de Curitiba contando sua história e resguardando sua memória. Estes parques foram destacados pelos turistas que estiveram em Curitiba durante os jogos da Copa de 2014, uma vez que eles identificaram como uma das imagens da cidade a cidade dos parques.

O turismo utiliza estes espaços em conjunto com o residente, e não os transformou em espaços segregados e de uso exclusivo dos turistas. Esta interação é apreciada pelo turista que reconhece o uso destas áreas pela população e valoriza a imagem de Curitiba como cidade com qualidade de vida, ecológica, dos parques e planejada, pois nas diversas áreas verdes da cidade vivencia a população usufruindo estes espaços. Este uso se transforma em um fator que reafirma as imagens positivas da cidade, havendo opções de lazer e esporte de forma gratuita e acessível propiciando a apropriação pelo

turismo, com atividades compartilhadas de forma não excludente com a comunidade local.

Segundo Rechia (2005), muitas das visitas turísticas a Curitiba tem por finalidade vivenciar e experienciar os espaços públicos da cidade que associam o lazer e a cultura em projetos modernos, reconhecida uma forte integração entre a natureza e a sociedade. O destino turístico Curitiba possui uma boa avaliação devido à existência de atrativos com características singulares descritas anteriormente, e o aporte de uma infraestrutura e serviços urbanos de qualidade, principalmente nos locais por onde o turista transita e permanece. O cuidado com a cidade por meio do planejamento urbano foi percebido e valorizado pelos turistas que visitaram a cidade durante os jogos da Copa de 2014, e indicaram que a cidade possui uma imagem de cidade planejada e organizada, e reafirmaram as imagens de cidade com qualidade de vida e ecológica.

O conjunto de fatores tangíveis e intangíveis existentes nestes lugares qualificou e proporcionou uma boa experiência de visita ao turista, assim como um bom espaço cotidiano para a comunidade local, de modo a ter uma imagem atraente, original, de fuga da rotina, aprendizado, qualidade estética e lazer (GÂNDARA *et al.*, 2012). Isso induz imagens como cidade planejada e organizada, com qualidade de vida, dos parques e ecológica.

A qualidade nos serviços e equipamentos públicos, a conservação de edificações de valor cultural e histórico, a diversidade de espaços públicos com identidade e qualidade ambiental, aliadas a infraestrutura de qualidade, resultarão em uma cidade que transmite hospitalidade. A infraestrutura e os serviços urbanos são os principais responsáveis por uma boa experiência turística e pela avaliação positiva da cidade, apoiando e possibilitando a prática do turismo, pois os atrativos e os equipamentos turísticos isolados são insuficientes para o funcionamento desta atividade (BOULLÓN, 2002). Estas características percebidas pelos turistas em Curitiba têm induzido a formação de uma nova imagem como foi apontado pela pesquisa realizada durante os jogos da Copa de 2014 na cidade, definindo Curitiba como cidade planejada e organizada.

A imagem de Curitiba esteve vinculada à qualidade de vida e a uma cidade ecológica ao longo dos anos. Os planos diretores instituíram normas e

orientações que induziram a formação de tal imagem, porém, como pode ser observado pela pesquisa, a imagem de cidade ecológica vem a cada ano reduzindo sua participação na definição de turistas e residentes, isto pode se dar devido a inúmeros problemas ambientais como a poluição do ar e a poluição sonora indicadas pelos usuários.

Outra imagem nova que se destacou foi a imagem de cidade dos parques, outro fruto dos planos diretores que estiveram atentos à necessidade de ampliação, conservação e uso das áreas verdes da cidade como uma estratégia de criar espaços públicos para o lazer, o ócio e o convívio social, proteção do meio ambiente e incentivo à cultura e à história da cidade.

A relação entre turismo, hospitalidade, satisfação e planejamento urbano é nítida em Curitiba. Uma cidade onde os esforços para restauração de espaços de valor cultural e histórico, a proteção do patrimônio ambiental, melhoria na prestação dos serviços e na infraestrutura urbana viabilizou a melhoria da qualidade ambiental qualificando a vida, e possibilitou a utilização de parte da urbe pelo turismo em virtude de suas características de singularidade, de autenticidade, que muitas vezes surpreende a expectativa dos turistas. Por apresentar espaços públicos que agregam a cidade, a natureza, a cultura e o lazer, instiga experiências de entretenimento, contemplação, evasão e aprendizado, que atribuem identidade e imagem positiva a Curitiba (RECHIA, 2005; HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013).

É interessante observar que a paisagem de Curitiba é formada por uma série de espaços abertos e edificações com apelos recreativos, educativos, de resgate histórico, de identidade e turístico. Eles proporcionam ao visitante e visitado uma imagem seriada de diversos elementos urbanos que chamam a atenção e despertam a leitura da cidade, formada pela captação, compreensão e avaliação do observador de forma seriada e ordenada, e a variedade de paisagens torna a cidade atraente ao transeunte, conforme explicam teoricamente alguns autores. (BOULLON, 2002; LYNCH, 2011).

O turista em sua visita projeta uma imagem parcial. Esta imagem não deve ser considerada irreal, pois ela consiste em uma faceta do real da urbe, que coexiste com outras realidades muitas vezes vivenciadas pelos residentes. A imagem parcial da cidade turística representa a percepção total visitada pelo

turista e para ele ela consiste na imagem da cidade visitada (JUDD, 2003; YAZIGI, 2009).

O turismo é uma ferramenta de materialização e de disseminação das mensagens das imagens da cidade, derivadas do resultado de ambientes físicos e sociais experimentados e vivenciados pelos usuários da cidade na forma de uma programação turística. O planejamento urbano se converte em um norteador dos caminhos como a cidade quer ser percebida de modo a se posicionar no cenário nacional e internacional (SOUZA, 2012; RIBEIRO, 2005; PEDRON, 2012; BETAT, 2009; PACE, 2011).

Os dados das pesquisas de demanda indicam um resultado positivo da avaliação dos espaços da cidade de Curitiba, reflexo do trabalho de planejamento orientado pelos planos diretores, que instalaram equipamentos e infraestruturas valorizando certas áreas que foram reconhecidas e proporcionaram aos visitantes experiências de qualidade, reforçando ao turista uma imagem de Curitiba com qualidade de vida e cidade ecológica.

É perceptível, entretanto, a necessidade de melhorias constantes para o aperfeiçoamento dos elementos avaliados pelas pesquisas de demanda, uma vez que diversos aspectos da infraestrutura e serviços urbanos encontram-se abaixo de 70% de satisfação, principalmente na avaliação dos moradores. Estas avaliações apontam a necessidade de novas ações e estratégias para solucionar problemas já conhecidos, e, para tanto, a atualização do Plano Diretor e dos estudos de planejamento urbano devem ser uma premissa para que mudanças da cidade sejam acompanhadas e as necessidades dos usuários sejam atendidas conforme ocorrem estas transformações, qualificando o espaço urbano para os moradores e para visitação. O turismo em Curitiba se baseia na atratividade da qualidade ambiental e estética da cidade (GÂNDARA, 2001; HORODYSKI, 2014; PEDRON, 2013).

O turismo não só utiliza as melhorias propostas pelos planos como também pode ser um instrumento de viabilidade de execução deles, possibilitando uso para espaços a serem conservados, novas alternativas de atividade econômica em áreas que possuem potencial de atração de turistas, e pode ser um veículo de comunicação e divulgação da imagem própria urbe. Sendo assim, é fundamental que o plano diretor se torne um instrumento de orientação do desenvolvimento, da melhoria da infraestrutura e serviços

públicos, de definição da paisagem e imagem de qualidade da cidade. Uma vez que no caso de Curitiba o plano diretor não produziu somente atrativos mas sim um destino turístico com qualidade que é reconhecido no trade turístico nacional e internacional.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo buscou analisar o impacto dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 nas infraestruturas e serviços urbanos e nos atrativos do destino turístico Curitiba. Este objetivo foi atingido mediante as análises: das transformações que os planos diretores de Curitiba de 1943, 1966 e 2004 oportunizaram no espaço urbano favorecendo o desenvolvimento da atividade turística na capital do Paraná; Avaliando a relação existente entre as melhorias propostas nos planos diretores de 1943, 1966 e 2004 e a satisfação dos visitantes e visitados em relação ao destino turístico Curitiba; Compreendendo a correlação entre os planos diretores de 1943, 1966 e 2004, a satisfação de visitantes e visitados, e a formação da imagem do destino turístico Curitiba.

O poder público tem papel fundamental ao mediar a redução da desigualdade entre os fragmentos dos espaços da urbe, de modo a distribuir da melhor forma possível os investimentos em infraestrutura, serviços públicos e melhorias que viabilizem a reprodução do capital e a melhora das condições de vida para a população, com justiça social e mediação dos conflitos que impedem o bom desenvolvimento destes espaços. Deve, portanto, enviar esforços para criar uma cidade mais igualitária, acessível e com oportunidade para todos (CORIOLANO; PARENTE, 2011; OBIOL MENERO, 1997; SOUZA, 2010).

O dinamismo e a constante transformação das cidades, impulsionados pelo capitalismo, induzem um processo dual de criação da cidade, entre o planejado e o espontâneo, os quais interagem em influência constante, dotando as cidades de espaços diversificados, ricos em detalhes que muitas vezes fogem ao controle dos planejadores e gestores, mas que enriquecem os espaços da urbe dotando-os de singularidades (CORIOLANO; PARENTE, 2011; OBIOL MENERO, 1997; SOUZA, 2010; DUARTE, 2011).

O processo de planejamento urbano, sendo um mecanismo de análise da realidade e de indução de mudança da cidade para a melhoria das condições de vida e satisfação de seus usuários, deve ocorrer de forma a proporcionar aos diferentes atores espaço de discussão e debate de possíveis soluções para preocupações, as quais devem ser analisadas e refletidas por



todos para que se possa atingir um desenvolvimento maduro, mais harmonioso econômica, social e ambientalmente (SOUZA, 2010; DUARTE, 2010).

O direito à cidade consiste muito mais no poder de tomada de decisão do que de transformação para atender as necessidades e as expectativas dos usuários, dado que as ações individuais e coletivas cotidianas e as ideologias e engajamentos políticos, econômicos, sociais e culturais moldam e (re)definem a cidade constantemente (HARVEY, 2013).

Os planos diretores são instrumentos de planejamento que possibilitam tal participação, uma vez que suas orientações definem sua formulação de forma participativa, oportunizando um espaço para que os diferentes atores da cidade possam debater e refletir a realidade, indicando necessidades, expectativas, interesses e objetivos. O plano diretor consiste em um documento de orientação formulado com o intuito de estabelecer as diretrizes do desenvolvimento urbano com foco na melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Este documento é uma ferramenta de orientação para formulação das políticas públicas, buscando indicar os princípios e regras elaborados entre os atores sociais em momentos de debate, em uma construção coletiva de soluções e referências que auxiliam o desenvolvimento do espaço urbano (SOUZA, 2011; LOPES, 1998; GRACIA; MARIANI, 2013).

As oportunidades de desenvolvimento ocorrem em espaços da urbe que são dotados de infraestruturas e serviços urbanos de qualidade, que os qualifiquem, possibilitando a geração de conjunturas favoráveis para o uso diversificado e contínuo destes espaços, os quais, por meio das melhorias estipuladas pelas ingerências do planejamento urbano, passam a ser valorizados. A apropriação destes espaços pela comunidade é facilitada pelas melhorias estipuladas pelos planos diretores, como consequência da qualidade ambiental, das oportunidades de negócios e da valorização da paisagem. Estes espaços atraem o olhar de novos investidores e mercados, como é o caso da atividade turística (TSCHOKE, 2011; RECHIA *et al.*, 2012).

O turismo consiste em uma atividade que utiliza espaços dotados de qualidades estruturais, estéticas, culturais, econômicas, sociais e ambientais, tornando-os lugares de interesse de visitação pelas características que proporcionam a capacidade de atrair olhares em busca de novas experiências e vivências singulares. Portanto, a valorização e as melhorias de determinados

espaços da cidade, derivados de um processo de planejamento, resultarão em benfeitorias que ao serem valorizadas e utilizadas pela comunidade facilitam e estimulam sua utilização pelo turismo (CASTROGIOVANNI, 2001; BOULLON, 2002; GÂNDARA, 2001).

A atividade turística busca espaços que possam satisfazer as expectativas e necessidades dos turistas, que procuram novos produtos e serviços que lhes proporcionem experiências memoráveis. Elas serão possíveis por meio de espaços urbanos que surpreendem os visitantes com qualidades ambientais e paisagísticas, singularidade, autenticidade, diversidade e contato com o outro (GÂNDARA *et al.*, 2013; BIZINELLI *et al.*, 2013).

A cidade que almeja desenvolver o turismo para se tornar um destino turístico urbano de destaque deve primeiramente tornar-se uma cidade com capacidade de satisfazer e atender de forma satisfatória as expectativas de seus residentes, possibilitando-lhes melhorias que possam ser reconhecidas como elementos que possibilitam qualidade de vida. É possível, por meio de políticas públicas, que as características sociais, ambientais e econômicas estejam em harmonia e sejam tratadas de forma a proporcionar ganhos e se tornar um atributo da cidade (GÂNDARA, 2004; COOPER *et al.*, 1997; VALLS, 1996; ACERENZA, 2003).

Quando estas características coexistem em uma determinada cidade basta ao turismo utilizá-las como atrações e predicados que favorecem a prática desta atividade. Exemplos destes atributos são: espaços públicos bem estruturados e utilizados pela população, edificações bem conservadas, valorização e preservação do patrimônio ambiental e cultural, sistema viário que proporcione o deslocamento de bens, mercadorias, informação e pessoas de forma eficiente, transporte público de qualidade, diversidade de paisagens, espaços públicos repletos de usos variados, entre outras.

A intervenção do planejamento urbano, por meio dos planos diretores tem a capacidade de transformar espaços urbanos em espaços com atratividade e interesses turísticos, o que muitas vezes não ocorre de forma proposital, posto que as ações do planejamento na cidade são realizadas para qualificar a mesma para seus moradores. Estes ao valorizarem tais atributos os

destacam para o turismo, que deles se apropria passando a oferecê-los aos visitantes (YAZIGI, 2001).

Isto porque a simples existência de atrativos em uma cidade não a torna um destino turístico urbano de qualidade. Só será reconhecida como tal a partir do incremento de suas atratividades destacando as qualidades e os valores das características locais e singulares da urbe, demonstrando que o espaço urbano em questão é de interesse para visitação e convívio social. Aliados à atratividade devem coexistir infraestrutura e serviços urbanos com eficiência, eficácia e qualidade, ambientalmente integrados e responsáveis, sendo eles percebidos e avaliados pelo visitante, já que influenciam diretamente suas vivências e experiências na destinação urbana. A cidade necessita ainda, além desses elementos, de equipamentos e serviços turísticos que possibilitem a estadia do visitante fora de sua residência habitual com qualidade (GÂNDARA, 2004; BUTLER, 1994; BUHALIS, 2000).

Estes elementos da cidade devem satisfazer moradores e visitantes possibilitando vivências e experiências memoráveis para ambos, de modo que a qualidade percebida no destino turístico seja o real padrão de vida que a população usufrui. Desta forma vinculando de maneira indissociável a imagem da cidade e do destino turístico, que é formada e influenciada diretamente pela satisfação dos usuários e pela qualidade existente e percebida por eles ao percorrer a cidade.

Desta maneira os planos diretores de Curitiba, ao proporcionarem a determinados espaços da cidade as melhorias que as qualificam para a vida urbana com a finalidade de satisfazer seus usuários, estão oportunizando características que tornam estes espaços atraentes ao turismo, incentivando o surgimento de uma nova atividade econômica, social e cultural, que se apropria de espaços da urbe dotados de estruturas e qualidades ambientais reconhecidas por moradores e visitantes. Estes espaços ao serem utilizados e avaliados por ambos podem ser destaque de qualidade e satisfação, influenciando a formação da imagem da cidade e do destino turístico urbano.

Ao refletir sobre as análises realizadas para esta pesquisa, nota-se que o turismo em Curitiba é fruto do planejamento urbano da cidade, que, norteador por seus planos diretores, instituiu atributos que originaram valores de uso para os moradores e conseqüentemente atrativos apropriados pelo turismo, assim

como infraestruturas e serviços urbanos de qualidade que favoreceram a apropriação de espaços públicos e edificações para usos de lazer, recreação, aprendizado, contemplação e turismo.

Estas benfeitorias identificadas pela pesquisa são reconhecidas e percebidas pelos usuários da cidade, que as qualificam e as valorizam, de modo que as experiências e as vivências em diversos destas áreas acarretam a satisfação de moradores e visitantes que ao experimentar a cidade a valorizam. Desta forma surge uma imagem positiva, que também é apropriada pelo turismo e que define o destino turístico Curitiba.

Curitiba é uma cidade que não apresenta atrativos turísticos excepcionais como praias paradisíacas, montanhas encantadoras, cachoeiras e rios que despertem para a aventura. Sua principal atração está baseada na vivência da própria cidade, que é reconhecida por suas intervenções urbanísticas inovadoras que integram em harmonia elementos naturais e culturais em espaços públicos valorizados e constantemente utilizados por moradores e turistas.

Uma cidade que possui uma paisagem diversificada que oportuniza experiências variadas. Estas qualidades no ambiente urbano de determinadas áreas da cidade, locais normalmente frequentados por turistas e residentes, são os resultados de anos de planejamento urbano que tiveram suas intervenções normatizadas e orientadas pelo uso de instrumentos como leis de zoneamento do uso do solo e planos diretores. Esses instrumentos trouxeram qualidades ambientais e moldaram a imagem de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, sendo assim reconhecida por moradores e visitantes.

A valorização dos espaços urbanos não se dá simplesmente por suas potencialidades, mas sim induzida por incentivos em infraestrutura e serviços urbanos que viabilizam a apropriação destes espaços pelos residentes e visitantes. Não é possível ter o entendimento ingênuo de que toda a cidade será valorizada, uma vez que a gestão e a implantação destas melhorias são direcionadas e repletas de ideologias políticas, sociais e econômicas. Portanto, tais melhorias ocorreram em parte da cidade e não como um todo. Isso reforça uma das principais características de qualquer cidade, a fragmentação dos

espaços, que são formados e influenciados por diferentes atores com interesses distintos.

Curitiba contou com anos de planejamento urbano orientado primeiramente por documentos como códigos de posturas, leis de zoneamento do uso do solo, planos urbanísticos e planos diretores. Um dos planos em destaque neste trabalho é o de 1943, conhecido como Plano Agache, que foi apenas parcialmente implantado, mas deixou marcas na cidade que são ainda hoje utilizadas pelo turismo e para manutenção da satisfação dos usuários e da imagem positiva de Curitiba.

Este plano definiu o sistema viário em formato radial na tentativa de melhorar o tráfego no centro da cidade, assim como estabeleceu o alargamento e a melhoria estética das principais vias de circulação como: Nossa Senhora da Luz, Presidente Arthur Bernardes, Sete de Setembro, Silva Jardim, Visconde de Guarapuava e o eixo monumental da avenida Cândido de Abreu. Determinou centros funcionais que concentraram e concentram até hoje atividades específicas diversificando assim paisagens, edificações e usos das áreas da cidade, destacando artefatos e marcos urbanos que chamam a atenção e diversificam os interesses turísticos como: Mercado Municipal; Centro Politécnico; Centro Esportivo do Tarumã; Centro comercial da Cidade e Centro Cívico. Todos foram apropriados pelo turismo que os transformou em atrativos e produtos turísticos que são comercializados neste destino turístico.

Outras pretensões do Plano Agache que se destacam para o turismo são a preocupação com a manutenção e o embelezamento dos espaços públicos da cidade e a implantação de áreas verdes para os fins de proteção aliados ao uso recreativo, de contemplação e de lazer. O cuidado com a qualidade estética e a limpeza destes espaços se firmaram como uma característica até os dias de hoje, convertendo-os nos principais atrativos da cidade de Curitiba, uma vez que os parques e espaços públicos exibem características que demonstram preocupação com a harmonia entre os elementos naturais e construídos.

O Plano Diretor de 1966, segundo diversos autores apresentados aqui nesta tese (MENEZES, 1996; OLIVEIRA, 2000), foi o plano que possibilitou a Curitiba a imagem que possui ainda hoje de cidade planejada e com qualidade de vida. Com melhorias na mobilidade urbana com a implantação do sistema

trinário, com canaletas exclusivas para o transporte coletivo, a readequação do sistema viário em linear com base nos eixos estruturais norte-sul e leste-oeste e a implantação de áreas exclusivas de circulação de pedestres.

Quanto ao meio ambiente, a implantação e ampliação de áreas verdes como parques, praças, bosques e jardins com qualidade estética e ambiental possibilitou seus usos recreativos, de lazer, descanso, contemplação, aprendizado e turismo. Aliando conservação ambiental, proteção de mananciais, impedimento da ocupação dos fundos de vale e o controle de enchentes, proporcionaram diversas áreas verdes que auxiliam na construção de Curitiba como cidade ecológica e com qualidade de vida, e se tornaram as principais atrações do destino turístico Curitiba.

A instalação do setor tradicional, conservando o patrimônio histórico e cultural da cidade, foi outra ação do Plano de 1966 que ampliou a atratividade da cidade, oportunizando o surgimento de uma paisagem conservada, repleta de símbolos e signos que contam a história e guardam a memória da cidade. Um espaço onde foi aliado o uso e a conservação a fim de proteger os bens materiais de parte da história da cidade.

No ano de 2004 novo plano foi elaborado e implementado em Curitiba por recomendações do Estatuto das Cidades, exigindo novos olhares e ações de normatização, planejamento, orientação, gestão e fiscalização da cidade. Este novo plano mantém e amplia a linha de trabalho dos planos anteriores. No quesito sistema viário continua a hierarquizar as vias da cidade na tentativa de dinamizar o trânsito, há uma ampliação da rede integrada de transportes, a efetivação de vias exclusivas para o transporte coletivo fora do sistema trinário, e a proposta de ampliação da rede de ciclovias assim como das vias exclusivas para circulação de pedestres.

Quanto ao meio ambiente e aos aspectos culturais, mantém-se a política de conservação aliada ao uso destes espaços, assim como a integração de elementos naturais e culturais nos espaços urbanos. A paisagem passa a ser trabalhada de forma direta pelo plano, demonstrando a intencionalidade de formar paisagens que transmitam identidade e autenticidade, com a finalidade de divulgar a mensagem de cidade com qualidade de vida e ecológica.

Pois uma cidade que proporciona qualidade ambiental e de vida a seus habitantes oferecerá a visitantes um ambiente urbano com peculiaridades que

qualificam a vida, tornando este elemento um destaque na visitação. Em Curitiba estes elementos foram trabalhados pelos planos diretores analisados e suas intervenções tiveram significativas influências na dinâmica do turismo.

Espaços com complexidade estética, conservados e repletos de detalhes valorizam a paisagem, tornando-a mais interessante à visitação. Tornam-na convidativa aos moradores e visitantes para vivenciá-la em busca de atrativos e espaços singulares de interesse turístico.

É perceptível a intencionalidade dos planos diretores de formar paisagens diversas na cidade e o cuidado com a manutenção, a estética e a construção dessas paisagens. Estas preocupações originaram níveis variados de motivação de visitação a paisagens de Curitiba como os parques, as praças, o calçadão e o setor histórico. Tais paisagens motivam a visitação e são responsáveis por boa parte da formação das imagens que os turistas têm de Curitiba como cidade planejada e com qualidade de vida.

Os planos diretores buscam induzir e disciplinar o crescimento da cidade na tentativa de aliar o desenvolvimento econômico ao social, na busca de alternativas para geração de trabalho e renda, integrando a melhoria das condições de vida da população. O turismo pode ser um instrumento de atuação nestas duas frentes, como atividade econômica geradora de emprego e renda, apropriando-se das melhorias realizadas na cidade. Além de possibilitar aos residentes a valorização de espaços de qualidade, os quais devem ser áreas de inclusão e não exclusão, incentivando os moradores aos usos recreativo, cultural, de aprendizagem, de trabalho e de lazer.

Deste modo originam-se espaços de oportunidades de negócios, de debate, de convivência, onde são criadas e recriadas as cidades, inserindo-os em um ambiente com qualidade que possibilite funções produtivas e de reprodução do capital, com benefícios espaciais que favoreçam o uso da cidade atendendo expectativas e demandas para o bem-estar da população. Deste modo o desenvolvimento econômico não pode ocorrer desvinculado do desenvolvimento social.

As intervenções dos planos diretores de Curitiba aqui discutidas indicam que a organização e a normatização impostas por tais documentos às formas da cidade de Curitiba, por meios das ações e propostas de zoneamento do uso do solo, do sistema viário, do transporte público, pelas soluções e esforços

para manutenção de um ambiente agradável aos usuários, originaram na cidade infraestrutura e serviços urbanos que valorizam determinados espaços públicos. Transformam a cidade em um mosaico de espaços que devido ao planejamento proporcionam à capital paranaense uma quantidade variada de artefatos que fascinam a cada olhar, favorecendo e facilitando a apropriação pelo turismo ao conceder a determinados espaços urbanos infraestruturas e serviços de qualidade, que qualificam a visitação. Facilitam também o surgimento de atrativos turísticos oriundos da preocupação com o cuidado ambiental e a conservação dos bens, do patrimônio cultural, incentivando o turismo ao definir paisagens heterogêneas repletas de símbolos e signos que incentivam e estimulam a curiosidade, agregando valor à visitação.

Considerando o problema apresentado na introdução desta pesquisa, reconhece-se que os Planos Diretores da cidade de Curitiba do ano de 1943, 1966 e 2004 foram documentos que orientaram a produção e a transformação do espaço urbano, proporcionando o incremento da oferta de atrativos turísticos assim como a melhoria da infraestrutura e dos serviços urbanos que favoreceram o desenvolvimento da atividade turística na capital paranaense.

A qualidade ambiental da cidade deve atender a turistas e residentes, sendo esta uma percepção do desempenho dos elementos urbanos frente às expectativas destes usuários. A satisfação consiste em um retorno positivo da percepção dos usuários da urbe quanto a sua capacidade de atender expectativas e demandas. Isso mostra que existe relação entre a satisfação dos usuários da cidade e a qualidade e a capacidade dela de proporcionar a seus usuários bem-estar e vivências que qualificam a vida urbana, influenciando diretamente na formação da imagem da cidade (HORODYSKI, 2014; GÂNDARA, 2004; SANTOS, 2013).

A imagem projetada do destino turístico necessita se aproximar ao máximo da imagem formada pelo turista após a visitação, confirmando assim a imagem percebida por ele e a imagem projetada pelo destino, satisfazendo as expectativas do visitante, confirmando a confiabilidade e a veracidade da imagem do destino turístico. Esta será diretamente influenciada pela imagem que a cidade vai transmitir a quem experimentar seus espaços públicos e utilizar sua infraestrutura e serviços urbanos (MILLET, 2011; RODRIGUEZ *et al.*, 2013; GÂNDARA *et al.*, 2012).



A redução identificada na satisfação dos turistas em alguns aspectos da infraestrutura e serviços urbanos de Curitiba interferiu na diminuição da imagem de qualidade de vida e de cidade ecológica. Isso demonstra a necessidade de um trabalho integrado entre o planejamento urbano e o planejamento turístico a fim de elevar a satisfação dos turistas que visitam a capital paranaense, e retomar a imagem promovida pelo destino turístico.

A constante satisfação quanto aos atrativos de Curitiba não foram suficientes para impedir a diminuição da imagem de cidade com qualidade de vida e ecológica, e isso consiste em uma perda para a cidade e um sinal de alerta para os planejadores. Pois os promotores da destinação turística devem assegurar o máximo de aproximação entre a imagem projetada e a imagem percebida. Para Curitiba o distanciamento destas imagens podem vir a gerar insatisfação do turista com o destino.

Portanto, comprova-se que a qualidade existente nos atrativos não é suficiente para satisfazer os turistas quanto ao destino turístico, havendo necessidade de serviços e equipamentos turísticos e de infraestrutura e serviços urbanos de qualidade para manutenção da imagem positiva da cidade e da destinação.

Neste contexto, pode-se afirmar que a infraestrutura tem relevância na qualidade esperada e percebida em um destino turístico. Possibilitando o bom funcionamento da cidade e o suporte para atividades sociais e econômicas, a infraestrutura determina a qualidade ambiental em um destino turístico urbano e para a própria urbe e, conseqüentemente, influencia na satisfação das expectativas e necessidades dos usuários, já que possibilita vivências e experiências positivas em um ambiente urbano dotado de benfeitorias. Elas influenciam na qualidade de vida da cidade, na imagem esperada e percebida por visitantes e residentes (BOULLÓN, 2002; VALLS, 1996).

Curitiba por muitos anos foi reconhecida como cidade modelo de planejamento e gestão, mas as pesquisas demonstram que a qualidade antes percebida, que muito deve às ações dos planos diretores, vem se alterando, e problemas como o trânsito e a poluição sonora e do ar têm afetado a qualidade do destino turístico Curitiba. A avaliação dos serviços urbanos e da infraestrutura por moradores e turistas, se comparada com a avaliação da imagem da cidade e a avaliação do destino turístico, mostra que é preciso um

novo plano diretor ou inovações no planejamento urbano da cidade para diminuir a insatisfação dos usuários, que vem comprometendo a imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida que Curitiba vem ostentando há mais de 20 anos.

Os planos diretores de Curitiba objetivaram beneficiar a cidade de modo a proporcionar qualidade de vida a seus usuários, induzindo a formação de uma imagem positiva da cidade possibilitada por vivências e experiências únicas e de qualidade. Os resultados encontrados nos estudos de demanda demonstram que as melhorias estipuladas normalmente são percebidas por seus moradores e turistas, que as valorizam e que definem para Curitiba a imagem de cidade planejada, com qualidade de vida, ecológica e dos parques.

A avaliação da qualidade de vida na cidade de Curitiba por residentes e visitantes se dá de forma bastante parecida. Os residentes possuem uma avaliação mais criteriosa quanto à infraestrutura e aos serviços urbanos. Observa-se uma constante redução da insatisfação com a maioria dos aspectos urbanos avaliados a cada ano e consequentemente com as condições que a qualificam como cidade com qualidade de vida. Já os visitantes apresentam uma maior satisfação com a maioria dos elementos de infraestrutura e serviços públicos da cidade. Estes dois fatos refletem diretamente na manutenção da imagem da cidade de Curitiba como cidade com qualidade de vida, assim como induzem o surgimento de outras imagens positivas, como observado durante os jogos da Copa de 2014 em Curitiba, quando esta é definida como cidade planejada/organizada.

Demonstrando que o atendimento das expectativas dos visitantes pela cidade de Curitiba que se vende como cidade com qualidade de vida interfere na satisfação deles, a imagem gerada antes da visita e a realidade encontrada durante a visitação muitas vezes coincidem. Isto porque o turista cria uma expectativa de cidade planejada em comparação com sua cidade de origem e ao vivenciar Curitiba procura, por meio de suas avaliações da qualidade existente suprir essa expectativa com o uso satisfatório dos atrativos, infraestrutura e serviços urbanos, serviços e equipamentos turísticos, formando e definindo a imagem da cidade e do destino turístico Curitiba.

Responde-se, assim, ao segundo problema de pesquisa confirmando que as intervenções dos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004 na cidade de

Curitiba oportunizaram melhorias no espaço urbano que proporcionam satisfação a visitantes e visitados quanto ao destino turístico Curitiba.

Curitiba vem perdendo a imagem de cidade ecológica e com qualidade de vida, que diminui a cada ano tanto na visão de moradores quanto na de visitantes. Em contrapartida algumas outras imagens têm surgido como cidade planejada/organizada e cidade dos parques. Tais imagens reconhecem Curitiba como destino turístico que se formou com base no planejamento urbano e este é reconhecido pelo turista quando da avaliação de atrativos, infraestrutura e serviços urbanos. Todos oriundos das intervenções do planejamento e dos projetos e ações dos planos diretores da cidade, uma vez que as imagens mais citadas para Curitiba são cidade com qualidade de vida, cidade planejada/organizada, cidade dos parques e cidade ecológica.

Os dados das pesquisas de demanda e a análise detalhada dos planos diretores de Curitiba possibilitaram a comprovação de que a satisfação de moradores e visitantes com os aspectos urbanos, principalmente ligados à infraestrutura e serviços urbanos e ao destino turístico Curitiba, tem influência direta na experiência turística e na formação da imagem da cidade, e são resultantes das intervenções diretas e indiretas dos planos diretores, assim como dos demais instrumentos e políticas de planejamento urbano instituídos ao longo dos anos na cidade, uma vez que são eles que qualificaram o espaço urbano (BOULLÓN, 2002; YAZIGI, 2001; SOARES; GÂNDARA; IVARS, 2012).

Assim, responde-se positivamente também ao problema de pesquisa que indagava se a imagem positiva de qualidade de vida, cidade planejada, cidade ecológica e cidade dos parques atribuída a Curitiba por visitantes e visitados podem ser resultantes das transformações urbanísticas propostas pelos Planos Diretores de 1943, 1966 e 2004.

Curitiba geralmente é definida por seus usuários como cidade planejada, organizada, dos parques, ecológica e com qualidade de vida e estas definições são resultados de uma imagem induzida que acaba por orientar a experiência do turista na cidade de modo a proporcionar-lhes conhecimentos prévios do espaço visitado. O planejamento da cidade pelos planos diretores vem induzindo tais imagens há vários anos. As melhorias estipuladas por estes documentos visam à melhoria da qualidade de vida da população, com propostas que se destacam na paisagem e influenciam diretamente a formação

da imagem da cidade como: melhoria do sistema viário; implantação de um sistema de transporte integrado; preservação do patrimônio natural e cultural equipando-o com infraestrutura que facilita sua apropriação para o lazer, a cultura, o descanso e o aprendizado; políticas de preservação de áreas verdes; conservação dos edifícios; e trabalho estético da paisagem da cidade.

As constantes avaliações positivas da qualidade e da satisfação de moradores e visitantes com os elementos urbanos e turísticos indicam a influência dos planos diretores na qualidade urbana de Curitiba, e a importância do contínuo processo de planejamento por meio da atualização do plano diretor e de novos projetos, programas e políticas urbanas que visem à redução da insatisfação dos usuários. Esses instrumentos devem focar as expectativas que ainda não foram atendidas objetivando mudanças no meio urbano de questões que se encontram desatualizadas embora constantes nos planos diretores anteriores. Este novo processo de planejamento para a atualização do plano diretor deve levar em consideração e utilizar os dados dos estudos de demanda aqui trabalhados, uma vez que estes constituem um instrumento de informação repleto de detalhes que indicam as principais deficiências na qualidade, e consequente satisfação dos usuários da cidade, de elementos urbanos constantemente trabalhados pelos planos diretores.

O turismo em Curitiba se desenvolveu principalmente por meio da utilização das melhorias realizadas pelo planejamento urbano para os cidadãos e não por um planejamento específico da atividade turística. Essas ações instituíram e formaram espaços urbanos com qualidades estruturais, estéticas e de uso diversificados, com paisagens variadas, que incentivam e motivam visitas, oportunizadas por atrativos que possuem como característica a integração de elementos naturais e culturais, aliando a conservação da natureza e a proteção da história e da memória de Curitiba. Estes elementos e a infraestrutura e serviços urbanos de qualidade influenciam na satisfação da experiência turística e na vida na cidade, possibilitando a formação de uma imagem positiva de Curitiba. Espera-se que no futuro os planos diretores possam utilizar o turismo e induzi-lo como mais um instrumento de desenvolvimento social, econômico e ambiental para a cidade.

Ao final da pesquisa com a ajuda das reflexões das análises surgiram novas possibilidades de continuidade do estudo, o qual pode se ter como

propósito a comparação entre cidades planejadas, seus documentos que orientaram e orientam o seu planejamento e a influencia destes na qualidade da experiência turística e na formação da imagem do destino turístico. Pode-se comparar Curitiba com outras cidades como Porto Alegre, Belo Horizonte, Brasília, Goiânia e Campo Grande.

Esta pesquisa se deparou com algumas limitações durante o estudo. Primeiramente foi observada a falta de padronização das pesquisas de demanda, tanto em relação aos elementos do questionário quanto à forma como foram aplicados, o que pode interferir no resultado. É importante frisar que há necessidade de padronização das pesquisas para que os dados levantados ao longo dos anos possam se tornar mais coerentes, possibilitando uma comparação mais apurada da satisfação dos usuários da cidade com os elementos pesquisados.

Outra limitação consistiu na necessidade de delimitar os documentos analisados. Neste estudo a análise restringiu-se a três planos diretores de Curitiba — de 1943, 1966 e 2004 —, entendendo que o espaço urbano é transformado e sofre a influência dos demais instrumentos de planejamento e de políticas urbanas que, com estes planos, (re)modelam o espaço da cidade, dotando-o de elementos que interferem na qualidade da vida urbana, na satisfação dos usuários e na imagem da cidade.

Concluindo, observa-se a necessidade de novos estudos que venham a complementar os resultados aqui encontrados, os quais devem direcionar a investigação para os demais instrumentos de planejamento e de políticas públicas existentes em Curitiba que, com os planos diretores, definem a qualidade urbana, a atratividade turística e as experiências e vivências urbanas. São seus resultados que influenciam na satisfação dos usuários da urbe, sejam moradores ou visitantes, e na formação da imagem do destino turístico e da cidade.

Mesmo com as limitações citadas, os estudos e reflexões realizados para esta pesquisa cumpriram seus objetivos, possibilitando confirmar a tese de que em Curitiba os anos de planejamento urbano orientados pelos Planos Diretores oportunizaram o surgimento de infraestruturas e serviços urbanos e atrativos turísticos que influenciam a satisfação de visitantes e visitados, e que são percebidos na imagem do destino turístico Curitiba.



## REFERÊNCIAS

- ACERENZA, M. **Administração do turismo**: planejamento e direção. Vol. 2. Tradução Graziela Rabuske Hendges. Bauru, SP: EDUSC, 2003.
- ASHWORTH, G.; PAGE, S. J.. **Urban tourism research**: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management* (2010).
- AFONSO, T. M.; HARDT, L. P. A.; HARDT, C. **Paisagem iluminada**: avaliação de cenários urbanos noturnos na região central de Curitiba, Paraná. *Revista SODEBRAS* Vol. 6. N° 72. Dezembro, 2011. p. 3 – 8.
- AGIPTO, D. L.; MENDES, J.C.; VALLE, P.S.; ALMEIDA, H. **Um contributo do marketing sensorial para o marketing da experiência turística rural**. *Pasos – Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. V. 12, n. 3. Special Issue. p. 611 – 621, 2014.
- AKEL, G. M. *et al.* **Métricas da qualidade da experiência do consumidor de bares e restaurantes**: uma revisão comparativa. *Revista Rosas dos Ventos. Dossiê Turismo e Gastronomia*. N. 4 v. III. Jul-Set, 2012. P. 416-439.
- ALMEIDA, P. F. *et al.* **Paisagem Protegida**: proteção e fiscalização de unidades de conservação em áreas urbanas. *Revista SODEBRAS*, v. 10, p. 234-238, 2015.
- AMORIM, E. *et al.* **Seguridad percibida en la ciudad de curitiba. Un sondeo exploratorio en residentes locales y turistas**. *Revista de Análisis Turístico*, nº 14, 2º semestre 2012, pp. 1
- AMOUZOU, K. D.. **Qualidade de vida e transporte público urbano**: estratégias para melhorar a qualidade no serviço de transporte público por ônibus. 2000. 154f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – FGV Rio de Janeiro, 2000.
- ANGELOVA, B.; ZEKIRI, J. **Measuring Customer Satisfaction with Service Quality Using American Customer Satisfaction Model (ACSI Model)**. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, v. 1, n. 3, p. 27, 2011.
- ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. Trad. Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO – NTU. **Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos**. Brasília, 2008.
- AZEGLIO, A.; GANDARA, J.M.G. **El estudio de la imagen de los destinos turísticos**. Seminário da Associação Brasileira de Pós Graduação em Turismo, VII., 2010. São Paulo. **Anais do VII Seminário da Associação Brasileira de Pós Graduação em Turismo**. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2010a.
- AZEGLIO, A.; GANDARA, J.M.G. **La formación de la imagen de los destinos turísticos**. Seminário da Associação Brasileira de Pós Graduação em Turismo, VII., 2010. São Paulo. **Anais do VII Seminário da Associação Brasileira de Pós Graduação em Turismo**. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2010b.
- BAHL, M.. **Agrupamentos turísticos municipais**. Curitiba: Prottexto, 2004.
- BALOGU, S.; MCCLEARY, K. W. **A Model of Destination Image Formation**. *Annals of Tourism Research*, Vol. 26, No.4, pp. 868, 1999
- BALTRUSIS, N. **Plano diretor de Diadema 2001** – uma breve avaliação. *In*. BUENO, L.M.M; CYMBLISTA, R. (org.) **Planos diretores municipais**: Novos conceitos de

planejamento territorial. São Paulo: Annablume, 2007, p. 245 – 254.

BANDEIRA, M. B. **Cidades turísticas e seus imaginários: o olhar da imprensa especializada.** Revista Rosa dos Ventos, Vol. 5, n. 3, Caxias do Sul: jul-set, 2013, p. 439-450

BARCZAK, R.; DUARTE, F. **Impactos ambientais da mobilidade urbana:** cinco categorias de medidas mitigadoras. URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012

BARRETTO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papirus, 1999.

BELEM, A. L. G.; GÂNDARA, J. M. G. **Fragmentos florestais para criação de parques urbanos no bairro Santa Felicidade, Curitiba, Paraná:** uma proposta de incremento ao turismo na região. Ateliê Geográfico. v 6. n4. Dezembro, 2012. p. 110 – 136

BEERLI, A.; MARTÍN, J. D (2004): “**Tourist’s characteristics and the perceived image of tourist destinations: a quantitative analysis – a case study of Lanzarote, Spain**”, Tourism Management, 25, pp. 623-636.

BERG, L. van der; BORG, J. van der; MERR, J. van der. **Gestión del turismo en las grandes ciudades:** estudio comparativo del desarrollo y estrategias turísticas en seis futuros destinos y dos ya establecidos. Estudios turísticos, n 126. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 33 – 60

BERTONCELLO, R. V. **El turismo y las grandes metropolis:** la ciudad de Buenos Aires. *IN:* RODRIGUES, A. B (org.). **Turismo e geografia:** reflexões teóricas e enfoques regionais. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1999

BETAT, S. **A apropriação dos espaços urbanos pelo turismo:** Estudo do parque Tanguá, Curitiba/PR. 2009. 150f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2009.

BIGNÉ, J. E., SÁNCHEZ, M. I. and SÁNCHEZ, J. **Tourism Image, Evaluation Variables and After Purchase Behaviour: Inter-Relationship.** Tourism Management, 22(6), 2001. P. 607

BIGNÉ, J.E. Y SÁNCHEZ, M.I. **Evaluación de la imagen de destinos turísticos:** uma aplicacion metodológica en la Comunidad Valenciana. *Revista Europea de Dirección y Economía de la Empresa*, 3, 2001, 189-200.

BISSOLI, M. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação.** São Paulo: Futura, 1999.

BITNER, M.J; HUBBERT, A.R. **Encounter Satisfaction Versus Overall Satisfaction Versus Service Quality:** The Consumer’s Voice. In Rust, Roland .T. and Oliver Richard L., (eds), *Service Quality: New Directions in Theory and Practice*, Sage Publications, Thousand Oaks, USA, 1994, 72-94.

BIZINELLI, C.; MANOSSO, F.C; GÂNDARA, J.M.G; VALDUGA, V. **Experiências de turismo cervejeiro em Curitiba, Pr.** Rosa dos Ventos. V. 5, n. 2, p. 349-357, abril-jun de 2013.

BOBROWSKI, R. **Estrutura e dinâmica da arborização de ruas de Curitiba, Paraná, no período 1984-2010.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Florestal) – UFPR, Curitiba, 2011.

BOSELTMANN, P. **Urban Transformation.** Island Press. Washington, 2008

BOTE GÓMEZ, V. **La estrategia del turismo metropolitano:** el caso de Madri.



Estudios turísticos, n 126. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 101 – 118

BOULDING, W. et al. **A dynamic process model of service quality: from expectations to behavioral intentions.** *Journal of marketing research*, v. 30, n. 1, p. 7-27, 1993.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico.** Tradução Josely Vianna Baptista. Bauru, SP: EDUSC, 2002

BRASIL. Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001. Disponível em: < [http://www.bage.rs.gov.br/pddua/estatuto/pddua\\_estatuto.pdf](http://www.bage.rs.gov.br/pddua/estatuto/pddua_estatuto.pdf)> Acesso em 26 nov. 2011.

BUENO, L.M.M. **Inovações para a concretização dos direitos a cidade:** limites e possibilidades da lei e da gestão. *In*. BUENO, L.M.M; CYMBLISTA, R. (org.) **Planos diretores municipais:** Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume, 2007, p. 11-24.

BUHALIS, D. **Marketing the competitive destination of the future.** *Tourism Management*, 21, 2000, pp. 97-116.

BUTLER, R. W. **Seasonality in tourism: issues and problems.** *In: Tourism: The State of the Art.* Chichester: Wiley, 1994

CABRAL, T. O reinado dos binários. *Gazeta do Povo*. 16/06/2010. Vida e Cidadania. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1119019>> Acesso em 10/12/2011

CAMPOS FILHO, C. M. **Reinvente seu bairro:** caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Ed. 34, 2003.

CAMPUBRÍ, R.; GUIA, J.; COMAS, J. **La formacion de La imagen turística inducida:** um modelo conceptual. *Revista Pasos*. Vol 7. N. 2. 2009. p. 255 – 270.

CAPEL. H. **La definición de lo urbano.** *Scripta Vetere*, n. 33. Barcelona. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>> Acesso em: 20/06/2013

CARBALLO, M. M; ARANA, J.E; LEON, C.; GONZALEZ, M; MORENO S. **Valorización económica de la imagen de un destino.** *Revista Pasos*. Vol. 9 N. 1 2011

CARLOS, A. F. **A (re) Produção do Espaço Urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CARNEIRO, J. B.; REJOWSKI, M. **Sinalização Turística:** Sistemas Nacionais e Referência Internacional de Aplicação de Pictogramas. *In*: REJOWSKI, Mirian; COSTA, Benny Kramer (Org.). **Turismo Contemporâneo: Desenvolvimento, Estratégia, e Gestão.** São Paulo: Atlas, 2003.

CARRERAS, C. **Turismo urbano:** el efecto de los megaeventos. *IN*: RODRIGUES, A. B (org.). **Turismo e geografia:** reflexões teóricas e enfoques regionais. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

CASSOU, A. C. N. **Características Ambientais, Frequência de Utilização e Nível de Atividade Física dos Usuários de Parques e Praças de Curitiba, PR.** Curitiba, 138 f. Dissertação (mestrado em Educação Física). Universidade Federal do Paraná, 2009.

CASTRO, I. E de. **Paisagem e turismo. De estética, nostalgia e política.** *In*: YAZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e paisagem.** São Paulo: Contexto, 2002

- CASTROGIOVANNI, A. C. **Turismo e ordenação no espaço urbano**. In:\_\_\_\_\_. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.
- CASTROGIOVANNI, A.C. **Turismo, Organização e Reconstrução do Espaço Urbano Contemporâneo**. Revista Rosa dos Ventos. Vol. 5, nº 3, 2013.
- CAZES, G. **Investigación pluridisciplinaria sobre el turismo urbano (Francia)**. Estudios turísticos, n 126. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 23 – 32
- CÉSAR, P. A. B.; STIGLIANO, B.V. **Planificación turística en áreas urbanas: la implementación del turismo cultural en el centro de São Paulo, Brasil**. Estudios y perspectivas em turismo. Centro de investigaciones y estudios turísticos. Vol. 19. Buenos Aires: 2010b .P. 722-739
- CÉSAR, P. A. B.; VIANNA, A. A. **A urbanização turística de Caxias do Sul, RS: Uma categoria de análise na produção social do espaço**. Revista Rosa dos Ventos, Vol. 5, N. 3. Caxias do Sul, RS: jul-set, 2013, p. 408-420
- CHON, K. S. **The role of destination image in tourism: a review and discussion**. Revue du tourisme, 47(2), 1990. P. 2-9.
- COHEN, S.A.; PRAYAG, G.; MOITAL, M. **Consumer behaviour in tourism: Concepts, influences and opportunities**. Current Issues in Tourism, 2014
- COOPER, C. **The destination life cycle: an update**. In: *Tourism: The State of the Art*. Chichester: Wiley, 1994
- COOPER, C., FLETCHER, J., GILBERT, D., WANHILL, S. **Turismo, principios y práctica**. México: Diana, 1997
- CORIOLOANO, L. N. M. T.; SILVA, S. C. B. de M. **Turismo e geografia: abordagens críticas**. Fortaleza: Ed. UECE, 2005.
- CORIOLOANO, L. N. M.; LIMA, L. C. **Turismo comunitário e responsabilidade socioambiental**. 1 ed. Ceará: EDUECE, 2003.
- CORIOLOANO, L. N.; PARENTE, K. M.. **Espaços de reserva do capital na orla oeste de Fortaleza (Ceará, Brasil): demandas para Lazer e Turismo**. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*. v.5, n.1, p.63 2011
- CORNELISSE, M. **Memorable tourist experiences in authentic Vicos, Peru**. Journal of Tourism Consumption and Practice Volume 6 No.1 2014
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. Série Princípios, São Paulo: Ática, 1999.
- CROMPTON, J. **An assessment of the image of Mexico as a vacation destination and the influence of geographical location upon that image**. Journal of Travel Research, 17, 18
- CROMPTON, J. L.; LOVE, L. L. **The Predictive Validity of Alternative Approaches to Evaluating Quality of a Festival**. *Journal of Travel Research*, 34 (1), 1995, 11-24.
- CRONIN JR, J. J.; TAYLOR, S. A. **SERVPERF versus SERVQUAL: reconciling performance-based and perceptions-minus-expectations measurement of service quality**. *The Journal of Marketing*, p. 125-131, 1994.
- CRUZ, R. C. **Políticas de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2002.
- CULLEN, G.. **Paisagem urbana**. Trad. Isabel Correia e de Carlos de Macedo a partir da edição de 1983. Lisboa: edições 70, 2010
- CURITIBA, Instituto Municipal de Turismo de Curitiba. **Demanda turística de Curitiba**

- **2009.** Curitiba, 2009

CURITIBA, Instituto Municipal de Turismo de Curitiba. **Demanda turística de Curitiba - 2010.** Curitiba, 2010

CURITIBA, Instituto Municipal de Turismo de Curitiba. **Demanda turística de Curitiba – 2012.** Curitiba, 2012

CURITIBA. **Boletim Prefeitura Municipal de Curitiba:** Plano de Urbanização de Curitiba. 1943.

CURITIBA. **Lei nº. 2828 de Julho de 1966.** Publicado no Diário Oficial Nº. 138 de 16/08/66.

CUSTÓDIO, R. B. **As influências das intervenções urbanísticas na atividade turística da cidade de Curitiba.** 2006. 144f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC/PR, Curitiba, 2006.

CUTTER, S. L. A. **Geographer's view on Quality of Life, Resources Publications in Geography,** Association of American Geographers, Washington, D.C., 1985

CYMBLISTA, R. **Instrumento de planejamento e gestão da política urbana:** um bom momento para uma avaliação. *In.* BUENO, L.M.M; CYMBLISTA, R. (org.) **Planos diretores municipais:** Novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume, 2007, p. 25

DAY, R. L. **Modeling Choices among Alternative Responses** to Dissatisfaction. *Advances in Consumer Research* 11. Ed. William D. Perreault. Atlanta, GA: Association for Consumer Research, 1984 496-499.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.** São Paulo: Pini, 1990

DUARTE, F. **Planejamento urbano.** 2ª ed. rev., atual. e ampl. Curitiba: Ibepx, 2011

DURAZO, E. P. **Desarrollo sustentable de las ciudades.** Ciudades, México, n.34, p.51.

ECHTNER, C., & RITCHIE, R. (1991). **The meaning and measurement of destination image.** *The Journal of Tourism Studies*, 2 (2), 2-12.

EDWARDS, D.; GRIFFIN, T.; HAYLLAR, B. (2008). **Urban tourism research:** developing an agenda. *Annals of Tourism Research*, v.35, n. 4, 2008 p.1032–1052

EJARQUE, J. **Destinos turísticos de êxito:** diseño, creacion, gestion y marketing. Madri: Ediciones Pirâmide, 2005

ENDLICH, A. M. **Centralização, concentração e primazia na política urbana.** *IN:* MENDONÇA, F. ; SHAR, C.L.L; SILVA, M. **Espaço e tempo:** complexidade e desafios do pensar e fazer geográfico. Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonina (ADEMADAN), 2009.

FEIBER, S. D. **Áreas Verdes Urbanas Imagem e Uso- O Caso do Passeio Público de Curitiba-PR.** **Revista RA'E GA.** n. 08. Curitiba: Editora UFPR, 2004. p.93-105.

FIRKOWSKI, O.L.C.F. **Urbanização e cidades:** os vários desafios à investigação geográfica. *IN:* MENDONÇA, F.; SHAR, C.L.L; SILVA, M. **Espaço e tempo:** complexidade e desafios do pensar e fazer geográfico. Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonina (ADEMADAN), 2009.

FITZSIMMONS, J.; FITZSIMMONS, J. **Administração de serviços:** operações, estratégia e tecnologia de informação. Porto Alegre:Bookman, 2003

FRAGOMENI, G. **Planejamento e mobilidade urbana:** uma breve análise da produção científica internacional. Revista dos transportes públicos – ANTP. Ano 34. 2º quadrimestre. 2012.

FRAIZ BREA, J. A.; CARDOSO, L. **Tourism destination image:** reflexão sobre as principais investigações internacionais. CULTUR. ANO 5. Nº 02. AGO (2011), p. 4

GÂNDARA, J. M. G.; BREA, J.A.F.; MANOSSO, F.C. **Qualidade da experiência nos hotéis termas da Galícia, Espanha:** uma análise através da reputação online. Estudios y Prespectivas en Turismo. V. 22, p. 492-525, 2013.

GANDARA, J. M. G. **A imagem dos destinos turísticos.** Revista Eletrônica de Turismo Cultural. Número Especial. 2008 Disponível em <<http://www.eca.usp.br/turismocultural/aimagem.pdf>> Acesso em 02 de fevereiro de 2013

GANDARA, J. M. G. **La imagen de calidad ambiental urbana como recurso turístico:** el caso de Curitiba, Brazil. 2001. 471 fl. Tese (Doutorado em Turismo e Desenvolvimento Sustentável) – Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 2001.

GÂNDARA, J. M. G.; ALBACH, V. M.; VIEIRA, V. B. **A Gestão Responsável de Unidades de Conservação e o Turismo:** Uma Análise Comparativa entre Curitiba e Joinville. SeminTur, 2008. Disponível em: <[http://www.uces.br/ucs/tplVSEminTur%20posgraduacao/strictosensu/turismo/seminarios/semin\\_tur/arquivos/gt12-03.pdf](http://www.uces.br/ucs/tplVSEminTur%20posgraduacao/strictosensu/turismo/seminarios/semin_tur/arquivos/gt12-03.pdf)> Acesso em: 10/02/2012.

GÂNDARA, J.M.G. **La calidad y la competitividad de los destinos turísticos urbanos.** Turismo: Visão e Ação. V. 6, n.1, jan/abril 2004

GÂNDARA, J.M.G.; MENDES, J.; MOITAL, M.; RIBEIRO, F.N.S; GOULART, L.A.; **Planificación estratégica de un circuito turístico histórico-cultural experiencial:** Itabuna-Bahia, Brasil. Estudios y Perspectivas em Turismo. Vol. 21. 2012. p: 225-248.

GÂNDARA, J.M.G. **Relatório final do Projeto Encomendas COENG - Copa do Mundo2014 Acompanhamento e Avaliação de Projetos, Obras e Serviços Destinadas à Copa do Mundo 2014 em Curitiba** – Subprojeto Turismo. Edital CNPQ 382895/2013-4 e 400043/2013-0. UFPR, Curitiba, 2014.

GERON, V. Saiba a importância e o impacto dos binários no transito das cidades. **Gazeta do Povo.** 15/01/2012. Vida e Cidadania. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1119019>> Acesso em 10/02/2012

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GONZÁLEZ, M.E.A.; GÂNDARA, J.M.G.; BREA, J.A.F. **Explicación de las intenciones de comportamiento a través de la calidad percibida y la satisfacción en el turismo termal de Espanha.** Turismo em Análise. V. 27, n. 2, p. 2006-224, novembro de 2006.

GRACIA, D. S.; MARIANI, M.A.P. **Transformações urbanas e a atividade turística:** a experiência de Campo Grande, MS. Revista Rosa dos Ventos, Vol. 5, N. 3. Caxias do Sul, RS: jul-set, 2013, p. 497-510

GRANT, J. **Uso misto na teoria e na prática:** a experiência canadense com a implantação de um princípio de planejamento. Cadernos IPPUR. Ano 29. N. 1-2. Rio de Janeiro, jan-dez 2005.

GRÖNROOS, C. **The Six Criteria of Good Service Quality**. In *Review of Business*, 3. New York: St. John University Press. 1988

GUIA BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA, Embratur, IPHAN e DENATRAN. Brasília, 2001.

GUNN, C. **Vacationscape**: designing tourist regions, USA, Bureau of Business Research, University of Texas at Austin, 1972.

GUZZO, P. **Estudos dos Espaços Livres de Uso Público da Cidade de Ribeirão Preto/SP**, com detalhamento da Cobertura Vegetal e Áreas Verdes públicas de dois setores urbanos. Dissertação (Mestrado do Instituto de Geociências Exatas). UNESP. Rio Claro, 1999.

HARDT, C. **Planejamento de Transportes Urbanos**: alternativa para conservação de energia na Região Metropolitana de Curitiba. Revista SODEBRAS, v. 6. Dezembro, 2011 p. 9-14.

HARVEY, D. **A liberdade da cidade**. In VAINER, C. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 10 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

HORODYSKI, G. S.; MANOSSO, F.C; GANDARA, J.M.G. O consumo de souvenirs e a experiência turística em Curitiba (PR). **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, p.323-342, dez. 2012.

HORODYSKI, G. S. **O consumo na experiência turística**: o caso do *souvenirs* no destino Curitiba – PR. 2014. 444 fl. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2014.

HOSANY, S.; GILBERT, D. **Measuring tourists' emotional experiences toward hedonic holiday destinations**. Journal of Travel Research. V. 49, n. 4, 2010

IASI, M. L. **A rebelião, a cidade e a consciência**. In VAINER, C. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

IBGE. **Informações estatísticas**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=410690&search=parana|curitiba>> Acesso em Agosto de 2013

IPARDES. **Caderno estatístico município de Curitiba**. Julho, 2013. Disponível em <[http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg\\_conteudo=1&cod\\_conteudo=30](http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=30)> Acesso em Agosto de 2013.

IPEA, USP, IPPUC. **Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano**: instrumentos de planejamento e gestão urbana: Curitiba. Brasília: IPEA, 2001.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Diretor 2004**: O planejamento urbano de Curitiba. (2004) Disponível em <<http://www.ippuc.org.br/ippucweb/sasi/home/>> Acesso em 26 de Agosto de 2010

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Diretor Cicloviário de Curitiba**. Disponível em <<http://www.ippuc.org.br/ippucweb/sasi/home/>> Acesso em 26 de Agosto de 2012

IPPUC, Instituto de Pesquisa Planejamento Urbano de Curitiba. Disponível em <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=134&idioma=1&titulo=Anel>>

%20Vi%E1rio&ampliar=n%E3o> Acesso em 05 de Maio de 2013.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Revisão da tradução Maria Estela Heider Carvalho. 3ª. ed. São Paulo: Esitora WMF Martins Fontes, 2011.

JOHNSTON, R; KONG, X. **The customer experience: a road map for improvemen**. Managing service quality. V. 21, n.1, 2011

JUDD, D. R. **El turismo urbano y la geografía de la ciudad**. Revista eure (Vol. XXIX, Nº 87), pp. 51

JUROWSKI, C. **An examination of the four realms of tourism experience theory**. International CHRIE Conference-Refereed Track, 2009.

KAICK, J. A. M. V. **Percepção de Parques e Áreas Similares para a Atratividade do Turismo em Curitiba/PR**. 2007. 158 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2007

KAICK, J. A. M., HARDT, L. P., OBA, L. T. **Contribuição dos Parques Urbanos e Áreas Verdes como Atrativos Turísticos em Curitiba – Paraná**. In: Encontro da ANPPAS, III, Brasília /DF, 23 p.p. 1-16, 2006. Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro.../TA331-06032006-120013.DOC>>. Acesso em: 23/10/2011.

KIM, S.H.; HAN, H.S.; HOLLAND, S.; BYON, K. K. **Structural relationships among involvement, destination brand equity, satisfaction and destination visit intentions: The case of Japanese outbound travelers**. *Journal of Vacation Marketing*, 15(4), 2009: 349-365.

KNAFOU, R. **Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo**. In: RODRIGUES, Adyr A . B. (org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1995

KOMOROWSKI, B. **The death and life of local building traditions: typomorphological analysis as a basis for urban design in Montreal**. Supervised Research Project.Scool of Urban Planning. McGill University, 2007

KORSTANJE, M. E. Discutiendo la seguridad turistica: nuevos tiempos, nuevos enfoques. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, p.167-184, ago. 2012.

KOTLER, P. **Administração de Marketing: analise, planejamento, implementacao e controle**. Tradutor: Ailton Bonfim Brandão. 4. ed. Sao Paulo: Atlas, 1996.

KOTLER, P.; BOWEN, J.; MAKENS, J. **Mercadotecnia para hotelería y turismo**. México: Prentis-Hall Hispanoamericana, 1997

KOZAK, M; RIMMINGTON, M. **Tourist Satisfaction with Mallorca, Spain, as an Off-Season Holiday Destination**. *Journal of Travel Research*, 38(3), 2000: 260-269.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensao do lazer e das viagens**. Sao Paulo: Aleph, 2001.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 2ª. ed. sl: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: UFMG.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo:

Centauro, 2001

LEMKE, F.; CLARK, M.; WILSON, H. **Customer Experience Quality**: An exploration in business and consumer contexts using repertory grid technique. Published in Journal of the Academy of Marketing Science. V. 39, p. 846-869, 2011.

LEMOES, A. I. G. **Turismo, modernidade e globalização**: São Paulo, metrópole mundial. IN: RODRIGUES, A. B (org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1999

LOBODA, C. R.; DE ANGELIS, B. L. D. Áreas Verdes Públicas Urbanas: Conceitos, Usos e Funções. **Ambiência**. Guarapuava, PR. v.1 n.1 p. 125

LOCH, C.; SANTIAGO, A.; WALKOWSKI, M. **O Plano Diretor como estratégia de organização espacial e planejamento turístico de Florianópolis/SC**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. v. 2, n. 2, p. 64

LOPES, R. **A Cidade Intencional: o planejamento estratégico das cidades**. Rio de Janeiro, 1998

LOPEZ PALOMEQUE, F. **La estrategia del turismo metropolitano**: el caso de Barcelona. Estudios turísticos, n 126. Madrid: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 119 – 141

LOPEZ, F. *et al.* **Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín**. Revista EIA, Escuela de Ingeniería de Antioquia, Medellín (Colombia) ISSN 1794-1237 Número 13, p. 23-37. Julio 2010.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Trad. Jefferson Luiz Camargo. 3ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MANOSSO, F.C.; GÂNDARA, J.M.G.; SOUZA, T.A.; BÓGEA, V. **A gestão das emoções dos hóspedes**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. São Paulo, V. 6, N. 3, pp. 357-374, set./dez. 2012

MANOSSO, F.C.; GÂNDARA, J.M.G.; SOUZA, T.A.; BÓGEA, V. **El empleado como gestor de las emociones de los huéspedes**. Estudios y Perspectivas en Turismo. V. 22, p. 01-28, 2013.

MARICATO, E. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MASCARÓ, J.L.; YOSHINAGA, M. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: L. Mascaró, J. Mascaró, 2005.

MENESES, U. T. B. de. **A paisagem como fato cultural**. In: YAZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002

MENEZES, C. L. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente**: a experiência de Curitiba. Campinas: Papirus, 1996.

MEYER, C.; SCHWAGER, A. **Understanding customer experience**. Harvard Business Review 2007 (February): 117-126.

MIDDLETON, V.T.C. **Marketing de Turismo: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2002

MILLET, O.F.; **La imagen de un destino turístico como herramienta de marketing**. Universidad de Málaga: Málaga/ES, 2011.

MONDO, T. S. **Tourqual**: proposta de um modelo de avaliação da qualidade de serviços em atrativos turísticos. 2014. 319 fl. Tese (Doutorado em

- Administração) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.
- MORENO GIL, S., BEERLI PALACIO, A. e MARTÍN SANTANA, J. **La Imagen de Gran Canaria como destino turístico**. Vector plus: miscelánea científico – cultural, n. 23, 2004. P. 71
- MORETTI, R. S. **Conteúdo e procedimentos de elaboração dos Planos Diretores**. In: BUENO, L.M.M; CYMBLISTA, R. (org.) **Planos diretores municipais: Novos conceitos de planejamento territorial**. São Paulo: Annablume, 2007, p. 265 – 269.
- MORGAN, M. *et. al.* **Has the experience economy arrived? The views of destination managers in three visitors-dependent areas**. Int. J. Tourism Res. **11**, 1009, 201–216
- MORRISON, A.M. **Marketing de hospitalidade e turismo**. São Paulo: Cengage Learning, 2012.
- MOSSATO, D. E. C. **A internacionalização da economia urbana: uma análise do setor hoteleiro de Curitiba-PR**. 2007. 116fl. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2007.
- MOURA, R. **O turismo no projeto de internacionalização da imagem de Curitiba**. Turismo - visão e ação. UNIVALI. Vol 9 , n.3. Itajaí: Editora Univali, 2007. P. 341-357.
- MÜLLER, J. **Elementos semióticos no planejamento urbano: o caso de Curitiba**. 2004. 125f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2004.
- NASCIMENTO, A. C. IPPUC apresenta plano diretor com 400km e prevê ciclovia na avenida das Torres. **Gazeta do Povo**. 10/03/2011. Vida e Cidadania. Disponível em < <http://www.gazetadopovo.com.br/blog/irevirdebike/?id=1163744&tit=ippuc-apresenta-plano-diretor-com-400-km-e-preve-ciclovias-na-avenida-das-torres>> Acesso em 10/02/2012
- OBIOL MENERO, E. M. **Turismo y ciudad: el caso de Valencia**. Estudios turísticos, n 134. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1997. p 3 – 21
- OH, H. **Service quality, customer satisfaction, and customer value: a holistic perspective**. *Hospitality Management*, nº 18, 1999, p. 67-82.
- OH, H.; FIORE, A.; JEOUNG, M. Measuring Experience Economy Concepts: Tourism Applications. 2007 Journal of Travel Research, 46 (November), 119-132.
- OLIVEIRA, B; GÂNDARA, J.M.G. **Satisfação e Fidelidade a um Destino da Copa do Mundo FIFA 2014**. Turismo em Análise. V. 26, n. 1, p. 92 – 111, Especial 2015.
- OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.
- OLIVEIRA, E. L. **A “praia” que faltava em São Paulo**. In: RODRIGUES, A. B (org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1999
- OLIVEIRA, J. P. **Cidade e meio ambiente sob um enfoque sistêmico**. Revista Turismo Visão e Ação. Vol 1. N. 1. 1998, jan/jun. p. 45-59
- OLIVEIRA, J. P. *et al.* **Estrada parque, paisagem e turismo: um estudo do litoral sul de Balneário Camboriú-SC, Brasil**. Revista Pasos. Vol. 10. N. 3. 2012. p 381 – 392.
- OLIVEIRA, J.P. Turismo - visão e ação/ Universidade do Vale do Itajaí, Curso de Mestrado e Hotelaria. **Glossário**. Itajaí: Editora UNIVALI, 1999
- OLIVEIRA, M.P. **Política urbana e o “Caminho Niemeyer em Niterói-rj: da re-**



**significação da cidade à (re)valorização do espaço urbano".** /N: MENDONÇA, F.; SHAR, C.L.L.; SILVA, M. **Espaço e tempo:** complexidade e desafios do pensar e fazer geográfico. Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonina (ADEMADAN), 2009.

OLIVER, R.L. **Measurement and evaluation of satisfaction processes in retail settings.** Journal of Retailing 57(3), 1981, 25-48.

OLIVER, R.L. **Satisfaction:** A Behavioral Perspective on the Consumer. Irwin/McGraw-Hill, New York. 1997

PAGE, T. H. **Paisagem como recurso de desenvolvimento do turismo no âmbito da gestão urbana:** estudo de caso em Curitiba, Paraná. 2011. 215 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2007.

PAGE, Stephen. **Transporte e turismo.** Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos.** São Paulo:Alephe, 2002

PALOU RUBIO, S. **La ciudad fingida.** Representaciones y memórias de la Barcelona turística. Revista Pasos. Vol. 4. N. 2. 2006. p 13 – 28

PARANA, Empresa Paranaense de Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1987. Curitiba, 1987.

PARANA, Secretaria de Esporte e Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1988. Curitiba, 1988.

PARANA, Secretaria de Esporte e Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1989. Curitiba, 1989.

PARANA, Secretaria de Esporte e Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1991. Curitiba, 1991.

PARANA, Secretaria de Esporte e Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1992. Curitiba, 1992.

PARANA, Secretaria de Esporte e Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1993. Curitiba, 1993.

PARANA, Secretaria de Estado de Indústria, do Comércio e do Turismo.. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1994. Curitiba, 1994.

PARANA, Secretaria de Estado de Indústria, do Comércio e do Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-1995/1996. Curitiba, 1996.

PARANA, Secretaria de Estado de Indústria, do Comércio e do Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-2000. Curitiba, 2000.

PARANA, Secretaria de Estado de Indústria, do Comércio e do Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-2001. Curitiba, 2001.

PARANA, Secretaria de Estado do Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-2003. Curitiba, 2003.

PARANA, Secretaria de Estado do Turismo. **Curitiba:** Estudo de demanda turística-2007. Curitiba, 2007.

PARASURAMAN, A.; ZEITHAML, V.A.; BERRY, L.L. **SERVQUAL:** a multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality. Journal of Retailing 64, 1988, 12-40.

PARRA, F. R. **Gestão do transporte público por ônibus: os casos de Bogotá, Belo Horizonte e Curitiba.** 2005. 197f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC Paraná, Curitiba, 2005.

PEARCE, D. G. **Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens.** Tradução: Saulo Krieger. São Paulo: Aleph, 2003.

PEDRON, M. **A experiência dos turistas nos parques de Curitiba/PR.** 2013. 160f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2013.

PEREIRA, H. G.G.; CASSAL, M. L.; DHEIN, G.; PINTO, T. **Localização Geográfica no Google Maps com o Auxílio de Redes Wireless.** 2009. Disponível em < <http://www.sirc.unifra.br/artigos2009/artigo8.pdf>> Acessado em 1 de Agosto de 2011.

PEREIRA, M. F. V. **Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro.** Sociedade & Natureza. Vol 21. n. 1. Uberlândia: 2009, p. 121 – 129.

PETROCCHI, M. **Marketing para destinos turísticos.** São Paulo: Futura, 2004

PIMENTEL, M. R. **A experiência turística e a imaginabilidade da paisagem urbana.** Revista Rosa dos Ventos, Vol. 5, n. 3, Caxias do Sul: jul

PINE II, B.J.; GILMORE, J.H. **The Experience Economy – work is theatre & every business a stage.** Massachusetts: Ed. Harvard Business School Press, 1999.

PINTO, R. **A Formação das Imagens no Turismo: itinerário teórico e proposta de um modelo operacional.** Revista Turismo em Análise. Vol. 23. n. 3. São Paulo, 2012. P. 552 – 574.

POLLETE, M. **Paisagem: uma reflexão sobre um amplo conceito.** Turismo - visão e ação. UNIVALI. Ano 2, n.3. Itajaí: Editora Univali, 1999. p. 83-94

PRADO, T.M.R; GOMES, N.G.U; FERREIRA, W.R. **O estudo da relação intrínseca entre o trânsito e o turismo na cidade de Caldas Novas – GO.** Revista Eletrônica do de Geografia do Campus de Jataí – UFG. Jataí – GO, N 11, jul

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Plano de mobilidade urbana e transporte integrado: Anexo II Diagnóstico sistema viário de circulação e de trânsito.** 2008a

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Plano de mobilidade urbana e transporte integrado: Proposta preliminar.** 2008b

PULLMAN, M. E.; GROSS, M. A. **Ability of Experience Design Elements to Elicit Emotions and Loyalty Behaviors.** *Decision Science* 35(3), 2004: 551-578.

QUEIRÓS, M. Barcelona(s): cidade dos projectos ou projectos da cidade? Finisterra, Lisboa, XLV, 90, 2010, pp. 7-32. Disponível em: <http://www.ceg.ul.pt/finisterra/> . Acesso em: 20 nov. 2011.

RAJESH, R. **Impact of tourist perception, destination image, and tourism satisfaction on destination loyalty: a conceptual model.** Pasos – Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. V. 11, N. 3, p. 67 – 78, 2013.

RAMÍREZ, L. **La feria de mataderos.** El campo em la ciudad?. In: BERTONCELLO, R. (org.). **Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural de la Argentina.** 1ª. ed. Buenos Aires: Fundación Centro de Integración, Comunicación, Cultura y Sociedad – CICCUS, 2008.

RAMJIT, S. **Evaluating and understanding the tourist experience: an empirical study in Jammu and Kashmir.** Enlightening Tourism. A Pathmaking Journal, Vol 4, No

1 (2014), pp. 1-29

RAMOS, S.E.C; GANDARA, J.M; TRAMONTIM, R. **Turismo e planejamento urbano: uma análise sobre o caso de Curitiba**. Anptur 2008.

RAMOS, SIMONE E.V.C . **A dinâmica da localização da hotelaria curitibana no período de 1966- 2008**. 205f. Tese (Doutorado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2010.

RECHIA, S. **Espaço e planejamento urbano na sociedade contemporânea: políticas públicas e a busca por uma marca identitária na cidade de Curitiba**. Movimento, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 49-66, setembro/dezembro de 2005.

RECHIA, S. **Parques Públicos de Curitiba: a relação cidade-natureza nas experiências de lazer**. Tese (Doutorado em Educação Física). UNICAMP, Campinas, 2003.

RECHIA, S.; SANTOS, K.R.V.; TSCHOKE, A. **As forças sociais de estrutura, estética e movimento: A dinâmica da apropriação do Parque Cachoeira**. Movimento, Porto Alegre, v. 18, n. 02, p. 85-106, abr/jun de 2012.

RESENDE, P.T.V; SOUZA, P.R. **Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento**. SIMPOI, 2009. Disponível em <  
[http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009\\_T00138\\_PCN41516.pdf](http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00138_PCN41516.pdf)  
 > Acesso em 10/02/2012

RIBEIRO, M. **A atratividade dos centros urbanos e o turismo**. In: GASTAL, Susana. **Turismo: 9 proposta para um saber-fazer**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

RIBEIRO, R. M. **Planejamento urbano, espaços públicos de lazer e turismo no bairro Uberaba em Curitiba - PR**. 2005. 135f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2005.

RIBEIRO, R. M.; SILVEIRA, Marco Aurélio T. **Planejamento urbano, lazer e turismo: os parques públicos em Curitiba**. Turismo - Visão e Ação - vol. 8 - n.2 p. 309 - 321 maio /ago. 2006

ROCHA, A. D. *et al.* **Qualidade de vida, ponto de partida ou resultado final?** En: *Ciencia e Saúde Colectiva*. Rio de Janeiro: ABRASCO, 2000.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e desenvolvimento local**. São Paulo: HUCITEC 2001.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

RODRIGUEZ, P.D.; TALAVERA, A.S; DARIAS, A.J.R. **Destination image, image at destination: Methodological aspects**. Pasos – Revista de Turismo e Patrimonio Cultural. Vol. 11, Nº 3. Special Issue. p. 83-95, 2013

RODRIGUEZ, R. M; ACOSTA, E. Z. **La colaboracion entre los actores turísticos en ciudades patrimoniales**. Reflexiones para el analisis del desarrollo turístico. Revista Pasos. Vol. 7. N. 2. 2009. p 219 – 238

RUSCHMANN, D. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas: Papirus, 1997.

SAGI, L. **Gestão pública da hospitalidade urbana: estudo de caso do Parque da Água Branca na cidade de São Paulo**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. v. 2, n. 3, p. 90-105, nov. 2008.

SÁNCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, G.E.O. **O que determina a satisfação dos turistas internacionais no Brasil?** Turismo em Análise. V. 24, n. 3, p. 521 – 543, Dezembro de 2013.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SCAINGELLA, R. S. **A crise da mobilidade urbana em São Paulo.** São Paulo em perspectiva, 15 (1), 2001

SCHERER, R. **Paisagem urbanística, urbanização pós-moderna e turismo.** In: YAZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e paisagem.** São Paulo: Contexto, 2002

SCHETTINI, M. G. **Del atractivo turístico auténtico a la construcción de la autenticidad.** Turismo y renovación urbana em el barrio de La Boca de la Ciudad de Buenos Aires. In: BERTONCELLO, R. (org.). **Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural de la Argentina.** 1ª. ed. Buenos Aires: Fundación Centro de Integración, Comunicación, Cultura y Sociedad – CICCUS, 2008.

SCIFONI, S. Por uma geografia política dos patrimônios naturais In: PAES, M. T. D. , M. T. D.; OLIVEIRA, M. R. S. (orgs.) **Geografia, turismo e patrimônio cultural.** São Paulo: Annablume, 2010.

SILVA, M. G. L. **Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer.** São Paulo: Aleph, 2004

SIMÃO, M. C. R. **Preservação do patrimônio cultural em cidades.** Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SINCLAIR, T.; CLEWER, A.; PACK, A. **La estrategia del turismo metropolitano: el caso de Londres.** Estudios turísticos, n 124. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1994. p 15 – 30

SINCLAIR, T.; CLEWER, A.; PACK, A. **Venta de ciudades españolas: producto, precio, distribución y promoción.** Estudios turísticos, n 126. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 143– 149

SIVIERO, A. P. **Os elementos do espaço turísticos urbanos no processo de planejamento: uma análise da área central de Curitiba.** 2004. 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFPR – Curitiba, 2004.

SOARES JUNIOR, N. A. **Turismo urbano e criminalidade : uma correlação curitibana no século XXI.** 2007. 244f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC/PR, Curitiba, 2007.

SOARES, J., GANDARA, J.M.; IVARS, J. **Indicators to analyze the life cycle of coastal tourist destination.** Investigaciones Turísticas Nº 3, enero, 2012

SOUZA, C. B. G; SILVA, M. A. P. **O plano diretor urbano de Belém: um instrumento para outra reinvenção das cidades?** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (*Brazilian Journal of Urban Management*), v. 2, n. 1, p. 97-106, jan./jun. 2010.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand. 2005

SOUZA, M.L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** 6ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2010.

SOUZA, T. A. **Mobiliário urbano como elemento de produção e transformação do espaço urbano público e turístico em Curitiba (Pr - Brasil) e Montreal (Qc- Canadá): a percepção dos turistas e da comunidade local.** 2013. 208f. Dissertação

(Mestrado em Geografia) – UFPR, Curitiba, 2013.

SPOSITO, M. E. B. **Cidades Médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana.** In: \_\_\_\_\_. **Cidades Médias: espaço em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233–253.

SPOSITO, M. E. B. **Desafios para os estudos das cidades médias.**

STEFANI, C. C. **Regionalização e gestão territorial: o turismo na região metropolitana de Curitiba (PR).** 2006. 244f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC/PR, Curitiba, 2004.

SWARBROOKE, J; HORNER, S. **O comportamento do consumidor no turismo.** São Paulo: Aleph, 2002

TAVARES, O. Perto da saturação frota da capital desacelera. **Gazeta do Povo.** 04/05/2011. Vida e Cidadania. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1119019>> Acesso em 10/02/2012

TELES, R.M.S. **Fundamentos geográficos do turismo.** Rio de Janeiro: Elsevir, 2009

TORRES, N. J. R. **Gestão do patrimônio histórico e desenvolvimento urbano sustentável: políticas públicas para o incremento do turismo em Curitiba.** 2007, 148f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC/PR, Curitiba, 2007.

TRINDADE, E. M. de C. (coordenadora técnica). **Cidade, homem e natureza: uma história das políticas ambientais de Curitiba.** Curitiba: Unilivre, 1997.

TSCHOKE, A *et. al.* **As experiências no âmbito do lazer e o princípio da inércia: Uma analogia para pensar sobre os fatores que influenciam a apropriação dos espaços públicos.** Movimento. Porto Alegre, v. 17. N. 01, p. 117 – 136, jan/mar de 2011.

TUAN, Y.F. **Espaço e Lugar.** São Paulo: ed. Difel, 1983.

TUREGANO, M.A.S. **Turismo, economía ya planificación urbana: una relación compleja.** Revista Pasos. Vol. 5. N. 1, 2007, p. 53-67

ULTRAMARI, C.; MOURA, R. **Metrópole: grande Curitiba: teoria e prática.** Curitiba: IPARDES, 1994.

ULTRAMARI, C; REZENDE, D. A. **Planejamento estratégico e planos diretores municipais: referenciais e bases de aplicação.** RAC, Curitiba, v. 12, n. 3, p. 717-739, Jul./Set. 2008

URRY, J. **O Olhar do Turista – lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.** São Paulo: ed. Studio Nobel SESC, 2001.

VAINER, C. **Os liberais também fazem planejamento urbano?** Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”. In. ARANTES, O.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos.** 3ª. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

VAINER, C. **Quando a cidade vai as ruas.** In VAINER, C. **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo, 2013.

VAINER, C. B. **Pátria, estratégia e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano.** In. ARANTES, O.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos.** 3ª. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

VALLS, J. F. **Las claves del mercado turístico. Cómo competir en el nuevo entorno.** Bilbao: Deusto, 1996

VALLS, J.F. **Gestión de Destinos Turísticos Sostenibles.** Barcelona: ed. Gestión 2000, 2004

VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001

VERA REBOLLO, J. F. (coord.); LÓPEZ PALOMEQUE, F.; GÓMEZ MARCHENA, M.J.; CLAVÉ ANTON, S. **Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos.** Valencia: Tirant Lo Blanch, 2011

WAINBERG, J. **Cidades como sites de excitação turística.** *IN:* CASTROGIOVANNI, A.C. Turismo Urbano, São Paulo: Contexto, 2001.

WESTBROOK, R.A.; RICHARD P. O. **The Dimensionality of Consumption Emotion Patterns and Consumer Satisfaction.** *Journal of Consumer Research* 18, 1991 (June): 84-91.

XAVIER, H. **A percepção geográfica do turismo.** São Paulo: Aleph, 2007.

YAZIGI, E. **A alma do lugar:** turismo, planejamento e cotidiano. São Paulo: Contexto, 2001

YAZIGI, E. **Saudades do futuro:** por uma teoria do planejamento territorial do turismo. São Paulo: Plêiade, 2009.

YAZIGI, Ed. **A importância da paisagem.** *In:* YAZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e paisagem.** São Paulo: Contexto, 2002

ZEITHAML, V. A.; BITNER, M. J.; PARASURAMAN, A. **Marketing de Serviços:** a empresa com foco no cliente. Porto Alegre: Bookman, 2003.

ZEITHAML, V.A. **Consumer perceptions of price, quality, and value:** A means-end model and synthesis of evidence. *Journal of Marketing* 52, 2-22. 1988